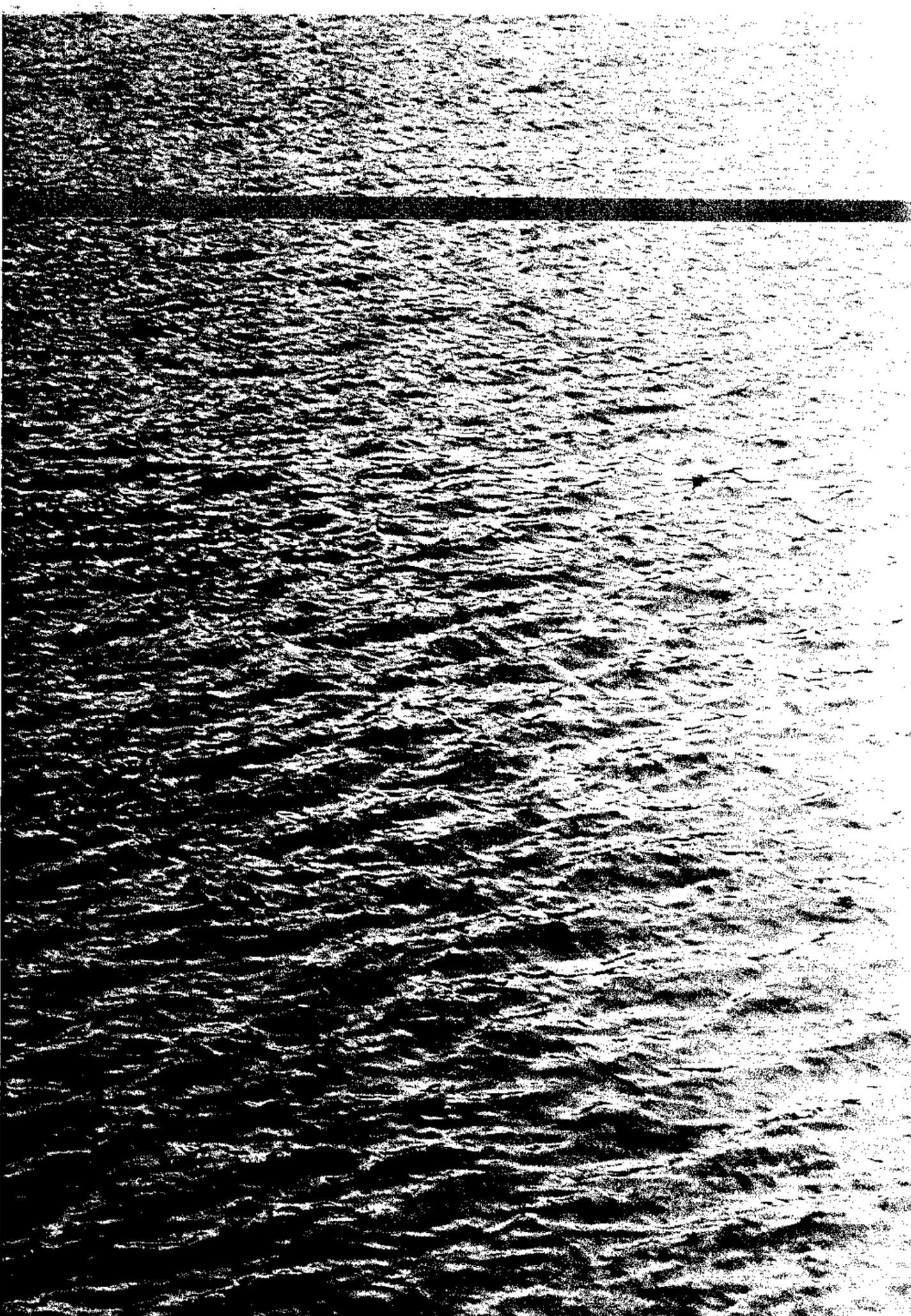


swissair +

Geschäftsbericht 1988



Geschäftsbericht 1988

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-----------------------------------|----|
| Auf einen Blick | |
| Sehr geehrte Aktionäre | |
| Verwaltungsrat | |
| Neuorganisation der Swissair | |
| Verwaltung und Geschäftsleitung | |
| Geschäftsverlauf 1988 | |
| Swissair | |
| Die Swissair im Wettbewerb | |
| Betrieb | |
| Personelles | |
| Balair | 22 |
| CTA | 23 |
| Swissair Beteiligungen AG (SBAG) | 24 |
| Übrige Beteiligungen der Swissair | 28 |
| Ausblick | |

Finanzielle Berichterstattung

(Anhang)

Auf einen Blick

Die Swissair-Gruppe

(Stand Ende 1988)

| Wichtige Kennziffern | Swissair | Balair | CTA | SBAG* |
|-----------------------------|----------|--------|-------|---------|
| Aktienkapital Mio. Fr. | 615.0 | 84.0 | 29.5 | 150.0 |
| Swissair-Anteil | | 48.9% | 38.2% | 100.0% |
| Swissair-Stimmrechte | | 57.0% | 52.0% | 100.0% |
| Mitarbeiter | 18 584 | 422 | 117 | 6 657** |
| Anzahl Flugzeuge | 53 | 5 | 4 | |
| Anzahl Flugstunden 1988 | 173 834 | 18 581 | 8 493 | |
| Anzahl Hotels (in Betrieb) | | | | 11 |
| Anzahl Cateringbetriebe | | | 1 | 18 |
| Brutto-Umsatz 1988 Mio. Fr. | 4 284 | 241 | 69 | 465 |
| Investitionen 1988 Mio. Fr. | 853 | 9 | 80 | 136 |

* SBAG = Swissair Beteiligungen AG (nicht konsolidiert)

** nach Massgabe der Führungsverantwortung

Die Swissair

| | Veränderung 1988 | 1987 | in % |
|--------------------------------------|------------------|-----------|----------|
| Verkehrsleistungen | | | |
| Angebotene tkm* (in 1000) | 3 621 421 | 3 381 694 | + 7.1 |
| Ausgelastete tkm* (in 1000) | 2 303 629 | 2 152 612 | + 7.0 |
| Etappenpassagiere | 8 135 089 | 7 892 572 | + 3.1 |
| Auslastung: | | | |
| - des regelmässigen Linienverkehrs | 63.9% | 63.9% | - |
| - Sitzauslastung | 63.6% | 63.7% | - 0.1 P. |
| Erfolgsrechnung (in 1000 Fr.) | | | |
| Erträge | 4 284 375 | 4 003 461 | + 7.0 |
| Kosten | 3 866 275 | 3 628 361 | + 6.6 |
| Abschreibungen | 342 000 | 303 000 | + 12.9 |
| Reingewinn | 76 100 | 72 100 | + 5.5 |
| Dividende | | | |
| | Fr. | Fr. | |
| pro Aktie | 38.-** | 36.- | + 5.6 |
| pro Genussschein | 7.60** | 7.20 | + 5.6 |
| Bilanzübersicht (in Mio. Fr.) | | | |
| Bilanzsumme | 4 869 | 4 399 | + 10.7 |
| Aktiven | | | |
| - Anlagevermögen | 2 614 | 2 212 | + 18.2 |
| - Umlaufvermögen | 2 255 | 2 187 | + 3.1 |
| Passiven | | | |
| - Eigenkapital | 1 216 | 1 193 | + 1.9 |
| - Langfristige Schulden | 1 512 | 1 222 | + 23.7 |
| - Übrige Passiven | 2 141 | 1 984 | + 7.9 |

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

** Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

S

ehr geehrte Aktionäre

1988 war für den gesamten Weltluftverkehr erfolgreich. Erfreulich fiel denn auch das Ergebnis der Swissair aus. Der Verwaltungsrat ist dementsprechend in der Lage, der Generalversammlung eine erhöhte Dividende von Fr. 38.- pro Aktie sowie von Fr. 7.60 pro Genussschein vorzuschlagen.

Nach sechsjähriger Amtszeit als Direktionspräsident ist Robert Staubli am 31. Juli in den Ruhestand getreten. Er hat die Swissair in einer schwierigen Phase mit sichtbarem Erfolg geführt. Für seinen unermüdeten Einsatz zollen wir ihm höchste Anerkennung. Es sei ihm an dieser Stelle unser bester Dank ausgesprochen. Zum Nachfolger hat der Verwaltungsrat Otto Loepfe, dipl. Ing. ETH, gewählt. 1969 in die Swissair eingetreten, versah Otto Loepfe verschiedene leitende Stellen im Departement Technik, dessen Chef er 1979 wurde. Vor seiner Ernennung zum Stellvertretenden Direktionspräsidenten führte er drei Jahre das Departement Informationsverarbeitung.

Im Berichtsjahr wurde eine umfassende Neuorganisation unserer Fluggesellschaft eingeleitet. Sie hat zum Ziel, die Unternehmung durch mehr Marktnähe und grössere Beweglichkeit auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten.

Zur Sicherung der Konkurrenzfähigkeit setzten wir die Aktivitäten im Bereich Verkauf- und Verteilersystem fort. Nach der Eigenentwicklung Travisswiss und der aktiven Beteiligung an Galileo haben wir uns mit British Airways, KLM, Alitalia und der amerikanischen USAir am bestehenden amerikanischen System COVIA beteiligen können.

Seit einigen Jahren richtet sich unser Augenmerk vermehrt auf den für die Swissair wichtigen Regionalluftver-

kehr. Mit der auf diesem Gebiet auch im Berichtsjahr erfolgreichen Crossair bestehen seit 1982 Kooperationsverträge. Diese Zusammenarbeit wurde 1988 durch eine Beteiligung der Swissair von 38% am Aktienkapital gefestigt.

Im Hinblick auf die Verstärkung unserer Marktpräsenz prüfen wir die Möglichkeit von Verbindungen mit anderen Luftverkehrsgesellschaften.



Armin Baltensweiler
«Die Swissair-Gruppe ist auf die Herausforderungen der Zukunft gut vorbereitet.»

Mit Austrian Airlines wurde die bestehende, enge und vertrauensvolle Kooperation erweitert. Äusserer Ausdruck ist die 3prozentige Beteiligung an deren Aktienkapital. In die gleiche Richtung zielt die im Oktober erfolgte Erhöhung unseres Aktienanteils an der Basler Speditionsgesellschaft Jacky Maeder AG für internationale Transporte von 17% auf 98%. Diese Gesellschaft wird weiterhin eigenständig geführt.

Erneut erfreuliche Ergebnisse haben die beiden zur Swissair-Gruppe gehörenden Charterfluggesellschaften Balair und CTA erwirtschaftet.

Verschiedene europäische Staaten haben im Bewusstsein der hohen volkswirtschaftlichen Bedeutung ihrer Flughäfen grosszügige Ausbauprojekte in Angriff genommen. Unser Heimatflughafen Zürich, der 1988 sein 40jähriges Bestehen feiern konnte, zählt im internationalen Vergleich zu den besten, stösst jedoch bald in allen Bereichen (Passagiere, Fracht, Flugküche, Parkplätze usw.) an seine Kapazitätslimite. Obwohl die Swissair seit einigen Jahren vergleichsweise zurückhaltend wächst, ist ein gezielter Ausbau von vitaler Bedeutung, weil sie von infrastrukturellen Engpässen auf schweizerischen Flughäfen besonders hart getroffen wird. Auch in Genf bedarf der Passagiersektor dringend einer Erweiterung. In Basl-

Mulhouse befinden sich entsprechende Projekte bereits in Ausführung.

Gesamthaft betrachtet, ist die Swissair-Gruppe auf die Herausforderungen der Zukunft gut vorbereitet. Wir crachten es als eine wichtige Aufgabe, die innere Dynamik der Gesellschaft zu fördern und sie den sich ständig ändernden Gegebenheiten und wachsenden Problemen anzupassen.

Zürich, den 15. März 1989

Armin Baltensweiler
Präsident des Verwaltungsrates

Otto Loepfe
Präsident der Geschäftsleitung

V

erwaltungsrat

Der Verwaltungsrat und insbesondere sein Ausschuss haben sich im Berichtsjahr mit strategisch wichtigen Problemen auseinandergesetzt. Dazu gehören die Abwägung von Chancen und Risiken, die sich aufgrund der EG-Markttöffnung abzeichnen, die Verteilersysteme (Traviswiss, Galileo, Covia) und der Regionalluftverkehr. Vertiefte Aussprachen fanden statt über mögliche Kooperationen mit anderen Fluggesellschaften, die Führungs- und Akquisitionspolitik der Swissôtel-Gruppe sowie die Ausbaupläne der schweizerischen Flughäfen. Auch die Neuorganisation der Swissair und ihre Implementierung waren Gegenstand verschiedener detaillierter Erörterungen. Diesen Fragen wird sich der Verwaltungsrat auch künftig widmen.

Im Berichtsjahr hat die Generalversammlung mit Nationalrätin Vreni Sperry erstmals eine Frau in unseren Verwaltungsrat gewählt.

Mit dem Jahreswechsel 1988/89 ist Dr. Sigmund Widmer als Vertreter der Stadt Zürich durch Dr. Thomas Wagner ersetzt worden. Sigmund Widmer hat sich in den 14 Jahren seiner Mitgliedschaft im Verwaltungsrat stets entschlossen für das Wohl unserer Gesellschaft eingesetzt, wofür wir ihm an dieser Stelle herzlich danken.

Wegen Erreichens der Altersgrenze wird am Datum der Generalver-

sammlung unser Erster Vizepräsident, Dr. Claude Barbey, aus dem Verwaltungsrat ausscheiden, dem er seit 1968 angehört. Seit 1978 war er Ausschussmitglied. Claude Barbey hat seinem ausgeprägt unternehmerischen Denken immer wieder in markanten Voten Ausdruck verliehen. Auch verstand er es, im Rahmen des Gesamtinteresses den Standpunkt der französischen Schweiz zu vertreten. Wir danken ihm für seinen langjährigen, bedeutenden Einsatz im Dienste unserer nationalen Fluggesellschaft.

Nach 18jähriger Tätigkeit beabsichtigt ferner Philippe Bordier, von seinem Amt als Verwaltungsrat zurückzutreten. Wir danken ihm für seine von grossem Interesse getragene aktive Mitwirkung zum Wohl der Swissair.

Sodann läuft mit Datum der Generalversammlung 1989 die Amtsdauer folgender Mitglieder ab:

Armin Baltensweiler
Dr. Jean-Claude Gisling
Rainer E. Gut
Dr. Marc Moret
Thomas Schmidheiny
Robert Studer
Jacques Turrettini
Robert Zoelly

Gemäss Art. 13 der Statuten sind sie wieder wählbar.

| Zusammensetzung des Gesellschaftskapitals per Ende 1988 | Anzahl Aktionäre | Prozentanteile |
|--|------------------|----------------|
| Namensaktien | 38 463 | 69.0 |
| Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken) | 70 | 23.0 |
| Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften | 668 | 8.2 |
| Banken und Versicherungsgesellschaften | 83 | 2.5 |
| Fürsorgestiftungen und Pensionskassen | 330 | 3.8 |
| Privatpersonen | 37 312 | 31.5 |
| Inhaberaktien (Schätzung) | 7 800 | 31.0 |
| Nennwertlose Genussscheine | 156 630 | - |

Die bereits im Vorjahr verzeichnete breitere Streuung des Aktienbesitzes setzte sich – bei unverändertem nominellem Aktienkapital – weiter fort. Die Anzahl der Namensaktionäre stieg um rund 1300. Kein Privataktionär besitzt mehr als 2% der Namensaktien.

N

euorganisation der Swissair

Die äusseren Bedingungen im Luftverkehr wechseln als Folge der laufenden Liberalisierung markant und schnell. Entsprechend verändert sich auch die Wettbewerbssituation. Vermehrt sind kurzfristige, marktorientierte Entscheide nötig. Mehr denn je gewinnen Marktnähe und kundenorientiertes Denken an Bedeutung. Zudem bereiten uns die im Vergleich zu andern Fluggesellschaften hohen Gesteuerungskosten in der Schweiz Sorgen. Eine Überprüfung unserer Organisation drängte sich auf. Aufgrund eingehender Analysen im In- und Ausland hat ein internes Projektteam eine neue Organisation entwickelt, welche sich vor allem auf die folgenden Ziele ausrichtet:

Marktnähe und Kundenbezogenheit

Überschaubare, handlungsfähige und marktorientierte Einheiten mit klarem Leistungsauftrag und Ergebnisverantwortung

Direkte Vertretung aller Schlüsselfunktionen in der Geschäftsleitung

Austragen unternehmerischer Zielkonflikte und differenziertere Vertretung von Marketingaufgaben in der Geschäftsleitung

Selbständigkeit der einzelnen Organisationseinheiten

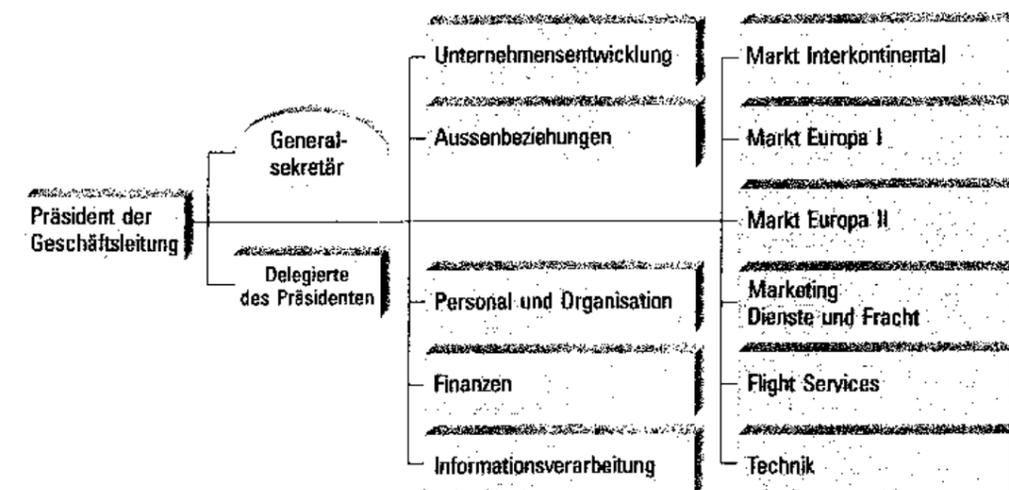
im Rahmen vereinbarter Ziele, Strategien, Richtlinien und Eckwerte

Menschliche Entfaltungsmöglichkeiten

durch die Optimierung der dafür notwendigen strukturellen Voraussetzungen.

Die Leitgedanken führten insbesondere zu einer vereinfachten Organisationsstruktur. So wurden Führungsstufen eliminiert und die Kontrollspanne vieler Vorgesetzter entsprechend erweitert. Die Departementschefs sind dem Präsidenten direkt unterstellt worden. Sie bilden zusammen die Geschäftsleitung. Die Stufe Generaldirektion ist abgeschafft worden. Unsere Auslandsvertretungen werden neu von 16 regional zuständigen, ergebnisverantwortlichen und mit weitreichenden Kompetenzen ausgestatteten Route Managers geleitet. Bei dieser Gelegenheit wurden die persönlichen Titel durch Funktionsbezeichnungen ersetzt und auf ausführender Stufe wo möglich selbstregulierende Gruppen ins Leben gerufen.

Die Neustrukturierung der Departemente wird im Frühjahr 1989 im wesentlichen abgeschlossen.



V

erwaltung und Geschäftsleitung



Ausschuss des Verwaltungsrates

- 1 Armin Baltensweiler, Präsident
- 2 Dr. Claude Barbey, Vizepräsident
- 3 Dr. Rudolf Schneiter, Vizepräsident
- 4 Pier Felice Barchi
- 5 Rainer E. Gut
- 6 Paul Antoine Hoefliger
- 7 Dr. Werner Latscha

Verwaltungsrat

Präsident

Armin Baltensweiler

Vizepräsidenten

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

Dr. Rudolf Schneiter, Mitglied der Konzernleitung der Ciba-Geigy AG

Mitglieder

Dr. Carl L. Angst, Mitglied des Verwaltungsrates der Nestlé AG

Dr. h.c. Pierre Arnold, Präsident der Verwaltung Migros-Genossenschafts-Bund

* Pier Felice Barchi, Rechtsanwalt und Notar

* René Bärtschi, Regierungsrat (Bern)

Dr. Hans Ulrich Baumberger, Unternehmensberater, Präsident des Verwaltungsrates der Ascom Holding AG

* Dr. Hans Werner Binz, Präsident der Generaldirektion PTT

Philippe Bordier, Teilhaber des Bankhauses Bordier & Cie.

Marc C. Cappis, Delegierter des Verwaltungsrates der Huber + Suhner AG

Dr. Jean-Claude Gisling, Generaldirektor, Publicitas

Rainer E. Gut, Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt

* Prof. Carl F. Hidber, Professor an der Eidg. Technischen Hochschule Zürich

Paul Antoine Hoefliger, Generaldirektor des Comptoir Suisse

* Dr. Kurt Jenny, Regierungsrat (Basel)

Max Kühne, Generaldirektor des Schweizerischen Bankvereins

* Dr. Werner Latscha, Präsident der Generaldirektion SBB

* Jean-Philippe Maître, Regierungsrat (Genf)

Dr. Marc Moret, Delegierter des Verwaltungsrates der Sandoz AG

* Dr. Fritz W. Mühlemann, Generalsekretär, Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschafts-departement

Dr. Rudolf Th. Sarasin, Präsident des Verwaltungsrates der Bâloise-Holding

Thomas Schmidheiny, Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates der «Holderbank» Financière

Heiner P. Schulthess, Industrieller (bis 28. April 1988)

Frau Vreni Sperry-Toncatti, Nationalrätin (seit 28. April 1988)

Dr. Gaudenz Stachelin, Präsident der Basler Handelskammer, Delegierter des Verwaltungsrates der UTC International AG und Grands Magasins Jelmoli AG

* Jakob Stucki, Regierungsrat (Zürich)

Robert Studer, Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bankgesellschaft

Kontrollstelle

Schweizerische Treuhandgesellschaft, Zürich

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

* Dr. Sigmund Widmer, Nationalrat, alt Stadtpräsident (bis 31. Dezember 1988)

Robert Zoelly, Präsident des Verwaltungsrates der Spinnerei an der Lorze AG

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

Balair

Präsident des Verwaltungsrates Peter Oes (bis 6. Mai 1988)

9 Erich Geitlinger (seit 6. Mai 1988)

Direktionsvorsitzender

24 Fred Notter



9 24

CTA

Präsident des Verwaltungsrates

17 Rolf Krähenbühl

Direktionsvorsitzender

25 Rolf Kressig



17 25

SBAG

Swissair Beteiligungen AG

Präsident des Verwaltungsrates

26 Robert Staubli

Direktionsvorsitzender Heinz Galli (bis 31. Juli 1988)

17 Rolf Krähenbühl (seit 1. August 1988)



26 17

Geschäftsleitung

bis 31. Juli 1988

Robert Staubli, Direktionspräsident

Otto Loeffle, Stellv. Direktionspräsident

Martin Junger, Planung und Finanzen

Rolf Krähenbühl, Technik und Operation

Erich Geitlinger, Marketing

Peter Oes, Delegierter des Direktionspräsidenten, Aussenbeziehungen

Willy Walser, Personal und Organisation

seit 1. August 1988

8 Otto Loeffle, Präsident

9 Erich Geitlinger, Stellvertretender Präsident, Aussenbeziehungen

10 Martin Junger, Delegierter des Präsidenten

11 Peter Oes, Delegierter des Präsidenten

12 Robert Eglauf, Markt Intercontinental

13 Paul Frei, Flight Services

14 Stephan Fröhlich, Unternehmensentwicklung

15 Peter Graf, Marketing Dienste und Fracht

16 Peter König, Informationsverarbeitung

17 Rolf Krähenbühl, Swissair Beteiligungen AG

18 Peter Nydegger, Finanzen

19 Paul Reutlinger, Markt Europa II

20 Kurt Schmid, Markt Europa I

21 Willi Schurter, Technik

22 Willy Walser, Personal und Organisation

23 Werner Fuchs, Generalsekretär

Geschäftsverlauf 1988



In der Luft und am Boden stehen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Swissair-Gruppe weltweit rund um die Uhr im Dienst von Tausenden von Menschen. Auch wenn mehr und mehr Arbeitsabläufe automatisiert werden – unser Ziel bleibt es, alle unsere Gäste und Kunden individuell zu betreuen.

Das Geschäftsjahr 1988 hat gut abgeschlossen. Der Gesamtertragssteigerung von 7% auf 4,3 Milliarden Schweizerfranken steht eine Gesamtkostenzunahme von 6,6% gegenüber. Das *Bruttoergebnis* liegt mit 418,1 Mio.

Resultatsverbesserung beigetragen. Die *Treibstoffkosten* veränderten sich gegenüber dem Vorjahr nicht; allerdings wiesen die Preise gegen Ende des Geschäftsjahres wieder steigende Tendenz auf.

Unsere *Dritteleistungen* erreichten mit einer Steigerung von durchschnittlich 10,5% insgesamt eine erfreuliche

Zuwachsrate und lieferten mit einem Ertrag von 750 Mio. Franken einen wesentlichen Beitrag an unser Ergebnis.

Ausführliche Darstellungen und Kommentare zu Erfolgsrechnung und Bilanz sind im Anhang «Finanzielle Berichterstattung» enthalten.



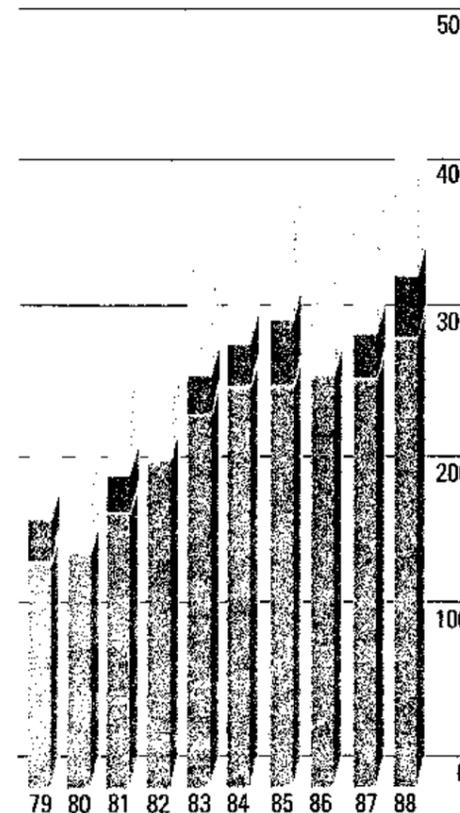
Franken 11,5% über dem Vorjahr. Es erlaubt uns, zusätzlich zu dem um 10,6% erhöhten *Abschreibungsbedarf* ausserordentliche Abschreibungen von 40 Mio. Franken vorzunehmen, die wir zur weiteren Stärkung der Substanz verwenden. Der *Reingewinn* nahm um 5,5% auf 76,1 Mio. Franken zu.

Während die Währungsentwicklung weiterhin negativ war, hat vor allem der um 7% gesteigerte *Verkehr* zu dieser

Fokker 100
1988 haben 8 neue Fokker die älteren DC-9-Flugzeuge abgelöst. Damit ist die gesamte Swissair-Flotte als weltweit erste Kategorie-III-tauglich, d. h. sämtliche Flugzeuge sind für automatische Landungen unter extrem schlechten Sichtbedingungen ausgerüstet.

Ergebnisentwicklung 1979-1988

in Mio. Fr.



Reingewinn
 Ausserordentliche Abschreibungen
 Ordentliche Abschreibungen
 Gesamtsäule = Bruttoergebnis

Die Swissair im Wettbewerb

Das Streckennetz der Swissair umfasste Ende 1988 weltweit 105 Destinationen. Neu aufgenommen wurde die Bedienung der Städte Bordeaux, Catania und Graz. Die Verbindung nach Khartum hat die Swissair aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben. Die Erweiterung des Streckennetzes und verschiedene Frequenzsteigerungen erhöhten das gesamte Angebot um 7%.



Die Nachfrage folgte dieser Entwicklung, so dass die Auslastung von 63,9% gehalten werden konnte.

Zur Bewältigung der Zusatzbewegungen kamen einerseits die neu eingeführten Fokker 100-Flugzeuge zum Einsatz, andererseits mietete die Swissair Kapazität der Crossair, der Balair und der CTA.

Erstmals wurden mehr als 8 Millionen Fluggäste auf dem weltweiten Swissair-Streckennetz befördert.

Verkehrsrechte

Im Berichtsjahr gelang es, folgende zusätzliche Verkehrsrechte zu erlangen:

- Eine weitere Destination in den USA
- Überflugsrechte der UdSSR für Sibi-

Abstecher

Auf seiner Geschäftsreise in den Fernen Osten besuchte dieser Passagier die Olympischen Spiele in Seoul.

rien auf den Routen nach Japan und der Volksrepublik China

- Vierte Wochenfrequenz auf der Polarroute nach Tokio
- Sanaa (Arabische Republik Jemen)
- Wiedererlangung der fünften Frequenz nach Hongkong

Absatzkanäle

Die Einführung des automatischen Informations- und Reservationssystems «Traviswiss» im schweizerischen Reisebürogewerbe schreitet rasch voran. Bis zum Jahresende waren 180 Reisebüros mit über 1000 Traviswiss-Arbeitsstationen ausgerüstet. Seit kurzem ist es auch möglich, via Traviswiss Informationen über Pauschalreisen der Reiseveranstalter zu erhalten und sofort zu buchen.

Route Management

Mit unseren Route Managements verfolgen wir mit Nachdruck das Ziel, unser Angebot laufend den Kundenbedürfnissen anzupassen und damit einen entscheidenden Beitrag zum Flugbetriebserfolg zu leisten.

Markt Europa I

Das Departement Markt Europa I mit Sitz in Zürich ist zuständig für Deutschschweiz/Tessin, die Bundesrepublik Deutschland, Grossbritannien, Irland, Österreich, Osteuropa, Skandinavien, Finnland, die Niederlande, Griechenland, die Türkei, Jugoslawien und Albanien.

Durch verschiedene Programmverbesserungen nach mehreren Destinationen, sowohl von Zürich als auch von Basel aus, erfuhr die Produktion eine 8,8prozentige Ausweitung. Sie reflektiert den Aufbau unserer Dienstleistungen im Hinblick auf den europäischen Binnenmarkt 1993. Die Nachfrage folgte dem Produktionsaufbau vorderhand nur beschränkt.

Der Flughafen Zürich verzeichnet Jahr für Jahr steigende Verkehrszahlen. Die zunehmende Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs wird das Volumen weiter erhöhen. Wir widmen deshalb der zweckmässigen Anpassung

des Flughafens an die wachsenden Bedürfnisse unsere volle Aufmerksamkeit.

Im Interesse unserer Kunden haben wir die Bodendienste erneut verbessert. In Zusammenarbeit mit den SBB führen wir seit Mai 1988 die volle Passagierabfertigung (inklusive Einsteigekarte) für Swissair-Flüge in acht SBB-Bahnhöfen durch. Der Ausbau dieser Dienstleistung ist geplant.

Eine weltweit einzigartige Dienstleistung, das «Rail-Gepäck», konnten wir vor kurzem mit Erfolg einführen. Diese durchgehende Gepäckbeförderung ab irgendeinem Flughafen im Ausland nach irgendeinem Bahnhof in der Schweiz erfreut sich zunehmender Beliebtheit bei unseren Flugpassagieren.

Markt Europa II

Das Departement Markt Europa II mit Sitz in Genf ist zuständig für die Westschweiz, Frankreich, Italien, Malta, Spanien, Portugal, Belgien, Luxemburg, Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien.

Auch dieses Verkaufsgebiet verbesserte das Angebot. Die Frequenzen von Genf nach Brüssel, Lissabon, London, Malaga und Paris wurden erhöht. Zudem konnten die Verbindungen nach Zürich ausgeweitet werden, was einem seit langem bestehenden Kundenwunsch entspricht.

Verkehrsentwicklung nach Gebieten

| Gebiete | Veränderung zum Vorjahr in % | | Auslastungsgrad 1988 in % | |
|-----------------|------------------------------|-----------|---------------------------|-------|
| | Angebot | Nachfrage | Sitzplätze | Total |
| Europa | + 11,0 | + 4,2 | 56,3 | 50,4 |
| Nordatlantik | + 9,8 | + 9,5 | 64,2 | 62,9 |
| Südatlantik | + 2,5 | + 3,0 | 60,3 | 64,8 |
| Mittlerer Osten | - 6,0 | - 4,0 | 62,4 | 61,9 |
| Ferner Osten | + 8,2 | + 9,4 | 73,0 | 78,5 |
| Afrika | - 0,9 | + 4,4 | 64,7 | 64,0 |
| Ganzes Netz | + 7,1 | + 7,0 | 63,6 | 63,9 |

In Genf ist ausser dem neuen Frachtterminal auch eine moderne Gepäcksortieranlage in Betrieb genommen worden.

Mit der Air France schlossen wir eine drei Jahre gültige Vereinbarung ab. Sie sichert uns eine günstige Grundlage zum Ausbau des Verkehrs zwischen der Schweiz und Frankreich.

Markt Interkontinental

Das Departement Markt Interkontinental mit Sitz in Zürich ist zuständig für Nord- und Südamerika, den Mittleren und Fernen Osten sowie Afrika.

Insgesamt entwickelten sich unsere Langstrecken erfreulich.

Trotz Mehrangebot amerikanischer Gesellschaften auf dem *Nordatlantik* erreichten wir unsere Ziele weitgehend. Infolge des günstigen Wechselkursverhältnisses erfreuten sich die Destinationen in den USA und Kanada einer regen Nachfrage.

Nach wie vor bereiten uns die Flüge nach *Brasilien* und *Argentinien* Sorgen. Die wirtschaftliche und finanzielle Lage dieser Länder, verbunden mit unstabilen Währungsverhältnissen, verhinderte ein positives Resultat. Wir erwarten jedoch angesichts des vorhandenen Wachstumspotentials und besserer Zulademöglichkeiten mittelfristig eine Verbesserung. Unser Flug nach Caracas hat sich gut entwickelt.

Im *Mittleren Osten* hatten in der ersten Jahreshälfte die kriegerischen Ereignisse einen negativen Einfluss auf unsere Ergebnisse. Flüge nach Teheran und Bagdad mussten zeitweilig annulliert werden. Unter anderem dadurch

verminderte sich das Angebot um etwas mehr als 10%. Insgesamt erwarten wir in diesem Verkehrsgebiet mit der Entspannung der Lage eine spürbare Verkehrsbelebung.

Unser Angebot in den *Fernen Osten* erhöhten wir um eine auf 14 Wochenfrequenzen. Allerdings musste die Swissair im Juni 1988 infolge des



Frachtterminal Genf
Frachtgüter sind nur für kurze Zeit bei uns. Wir sorgen für eine *speditive und sichere Abfertigung* – hier in Genf seit dem 30. Mai 1988 in diesem neuen Frachtgebäude.

Anflugs der Schweiz durch Cathay Pacific die Bedienung von Hong Kong um eine Frequenz auf vier Wochenkurse reduzieren. Dank der weiterhin starken Belegung des Verkehrs in dieser Region und der Olympischen Sommerspiele in Seoul resultierte der höchste Ladefaktor aller Verkehrsregionen.

Einen erfreulichen Aufschwung erfuhr der Verkehr mit *Afrika*, so dass wir in den Wintermonaten 1988/89 teilweise anstelle der DC-10 unsere Boeing 747 einsetzen konnten.

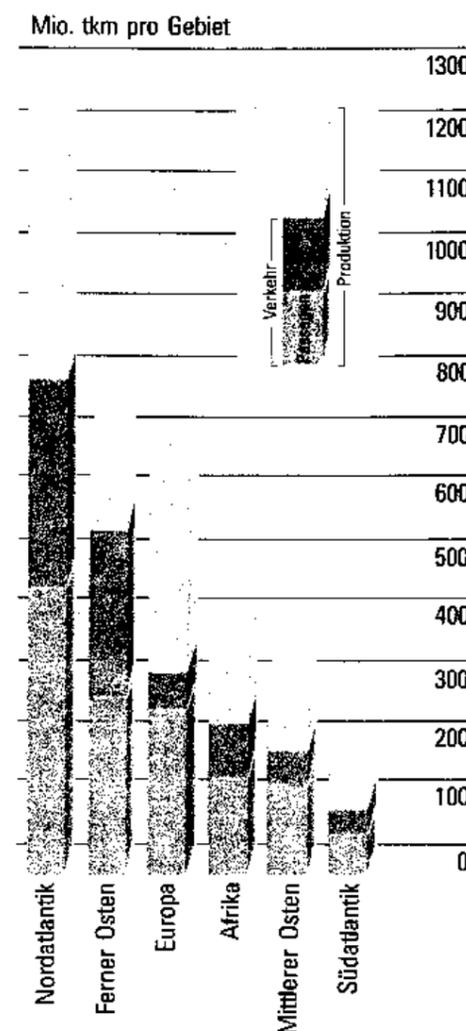
Luftfracht

Im Jahre 1988 beförderten wir 267 000 Tonnen Luftfracht und erzielten damit einen Zuwachs von 4%. Der gesamte Warenfluss wird mit dem Datenverarbeitungssystem WACOS (Warehouse Control System) gesteuert und kontrolliert.

In Genf wurde am 30. Mai 1988 der neue Frachtterminal mit einer Jahreskapazität von rund 100 000 Tonnen in Betrieb genommen.

Die Verkehrszunahmen am Flughafen Zürich führten dazu, dass die Frachtanlagen aus allen Nähten platzten. Die Schweizer Industrie, die Handelsplätze Genf und Zürich und auch die zahlreichen in Kloten operierenden Fluggesellschaften sind auf effiziente Frachtanlagen angewiesen, um künftig im harten internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

Produktion und Verkehr 1988



Im Berichtsjahr sind 1 DC-10 sowie die letzten 4 DC-9-51 und 5 DC-9-32 durch Verkauf aus unserer Flotte ausgeschieden. In Betrieb genommen wurden alle 8 bestellten Fokker 100 sowie 3 zusätzliche MD-81. Damit ist die mit einem Durchschnitt von 5,7 Jahren sehr junge Swissair-Flotte ausnahmslos Kategorie-

gleicherweise beliebte Fokker 100 als sehr zuverlässig erwiesen. Sie belastet auch die Umwelt weniger als frühere Flugzeugtypen: Ihre Rolls-Royce-Triebwerke TAY 620 verbrennen gegen 20% weniger Treibstoff und sind bei Start und Landung noch halb so laut wie die Vorgängermodelle.



III-tauglich, d. h. der Pilot darf auf entsprechend ausgerüsteten Flughäfen mit einer minimalen Pistensicht von 125 bis 150 Metern zur Landung ansetzen. Die gesamte Flotte erfüllt die internationalen Lärmvorschriften. Damit leistet die Swissair einen echten Beitrag zur guten Nachbarschaft mit den Flughafenanwohnern.

Sowohl in technischer als auch in operationeller Hinsicht hat sich die bei unseren Fluggästen und Besatzungen

Triebwerk-Kontrolle
Nach Unterhaltsarbeiten führen wir auf unserem Prüfstand in Zürich-Kloten minutiöse Testläufe durch, ohne dabei die Umwelt mit Lärm zu belasten.

Die Vorbereitungen für die Einführung der MD-11-Flugzeuge sind in vollem Gang. Im technischen Sektor können wir als Erstbesteller der MD-11 einen gewissen Einfluss auf die Gestaltung des Standardmodells nehmen. Die Passagiersitze wurden erstmals im Flug durch unsere Gäste an Bord einer Boeing 747 getestet. Ihre Kommentare führten zur definitiven Spezifikation der Sitze.

Auch 1988 konnte der Flugbetrieb erfreulicherweise ohne ernsthafte Zwischenfälle abgewickelt werden.

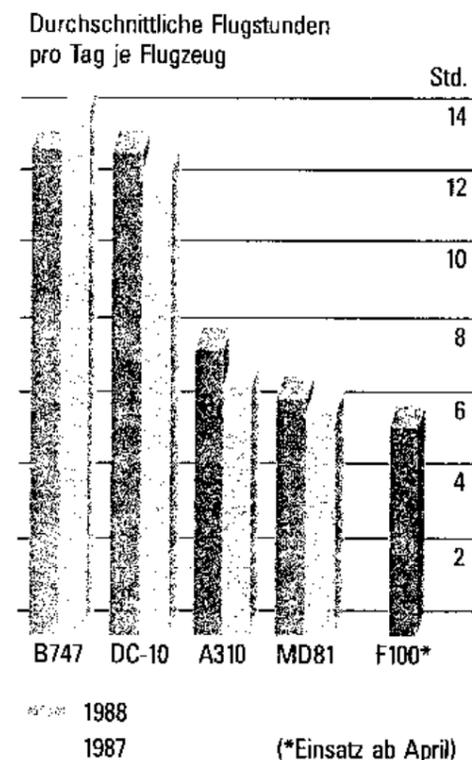
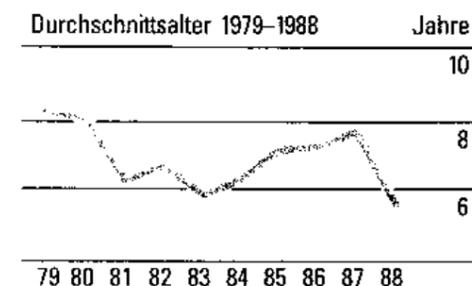
Die hohe Beanspruchung von Luftraum und Infrastruktur der Flughäfen, welche sich bereits früher abzeichnete, hat 1988 vor allem in Europa ein kritisches Ausmass angenommen. Daraus resultierten für unsere Passagiere bedauerliche Wartezeiten und für die Swissair Verluste in der Grössenordnung von 40 Millionen Franken.

Die geschilderten Probleme verlangten von unserem Personal einen ausserordentlichen Einsatz, um die Auswirkungen auf unsere Kunden in möglichst engen Grenzen zu halten.

Unvermindert hält die stürmische Entwicklung in der Informationsverarbeitung (IV) an, was sich in diesem Jahr auch in kräftigen Kosten- und Investitionsschüben zeigte. Unsere Spezialisten arbeiten erfolgreich an der praktischen Einführung und Anwendung von Systemen, die in der Lage sind, komplexe Probleme zu lösen.

Die Arbeitsmarktsituation in der Schweiz lässt nur einen beschränkten Aufbau unserer IV-Projektentwicklungskapazität zu. Um drohenden Engpässen begegnen zu können, beteiligen wir uns deshalb zusammen mit IBM an einer Gesellschaft für Programmentwicklungen in Malaysia. Sie wird im Frühjahr 1989 den Betrieb aufnehmen.

Die Swissair-Flotte



(*Einsatz ab April)

Personelles

Ende 1988 beschäftigte die Swissair 676 Personen mehr als im Vorjahr. Zusammen mit den Angestellten der Beteiligungsgesellschaften zählt die Swissair-Gruppe heute rund 25 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Jährlich bewerben sich ungefähr 8000 Interessierte um eine Stelle bei der Swissair, von denen wir je nach Bedarf 1000 bis 2000 anstellen können. Der enge Arbeitsmarkt in der Schweiz macht es indessen zusehends schwieriger, das für unsere Bedürfnisse geeignete Personal zu finden.

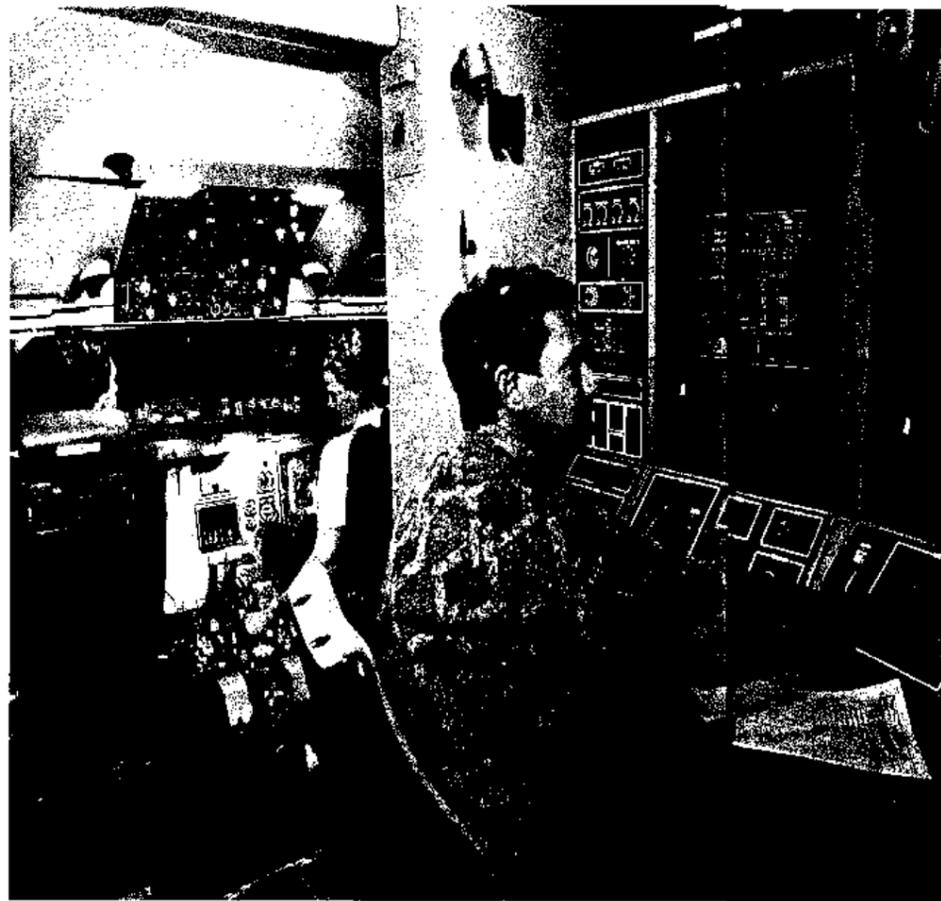
Zurzeit stehen im Technischen Dienst, im kaufmännischen Bereich und als künftige Luftverkehrsangestellte 388 junge Leute in der Berufslehre. In der Regel bleiben die meisten auch nach der Lehrabschlussprüfung bei uns. Zur weiteren Ausbildung ermöglichen wir ihnen Arbeitsinsätze im englischen oder französischen Sprachgebiet, beziehungsweise für Westschweizer in der deutschen Schweiz.

Ein erneut günstiges Jahresergebnis erlaubte uns, dem Personal einen Bonus als Erfolgsbeteiligung auszubezahlen. Damit wollten wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern unseren Dank für den grossen Einsatz während des abgelaufenen Jahres erstatten. Vor den jährlichen Salärverhandlungen erläutern wir jeweils den Verbänden die wirtschaftliche Situation der Swissair und besprechen dabei auch längerfristige strukturelle Probleme.

Für 1989 bezahlen wir unserem Personal den vollen Teuerungsausgleich und gewähren die in den Gesamtarbeitsverträgen als Jahresschritte vorgesehenen Realloohnerhöhungen. Auf weitergehende Forderungen der Personalver-

bände konnten wir nicht eingehen. Unsere Lohnkosten stehen im Vergleich zur Konkurrenz schon heute weltweit mit grossem Abstand an der Spitze.

Auf Ende 1988 gab Hans Schneider, der frühere Stellvertretende Direktionspräsident der Swissair, das Präsidium der Personalvorsorgestiftungen an Martin Junger weiter. Für den gros-



**Lautlos und ohne Treibstoff
Dank modernster Flugsimulatoren landen unsere Piloten auf Dutzenden von Flughäfen auch unter schwierigsten Bedingungen – ungehört und ohne einen Tropfen Flugpetrol zu verbrauchen.**

sen und erfolgreichen Einsatz danken wir Hans Schneider bestens. Das Gesamtvermögen aller Stiftungen belief sich am Jahresende auf annähernd 3,5 Milliarden Franken.

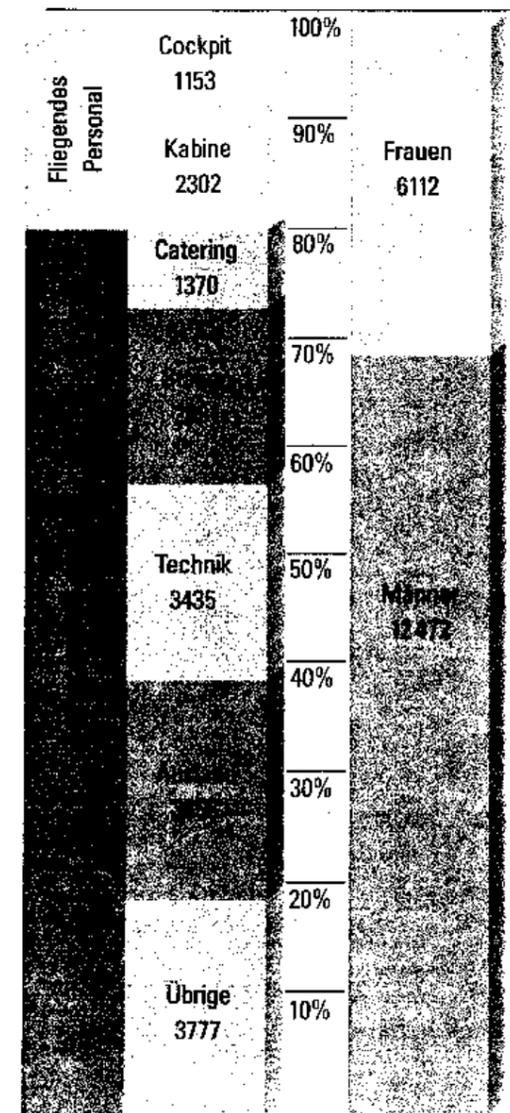
Am 31. Juli ist Direktionspräsident Robert Staubli altershalber von seinem Amt zurückgetreten. 1948 als Pilotenanwärter angestellt, hat der

ETH-Ingenieur zunächst im fliegerischen Bereich, dann in der Direktion eine steile Karriere durchlaufen. Seine Führungsqualitäten, sein grosses menschliches Verständnis, sein scharfer Intellekt und sein unerschöpflicher Arbeitswille gaben schliesslich 1982 den Ausschlag zu seiner Wahl als Direktionspräsident, wo er den zum Präsidenten des Verwaltungsrates gewählten Armin Baltensweiler ablöste. Robert Staubli leitete die Geschichte des Unternehmens in einer Zeit bedeutsamer Veränderungen mit Auszeichnung und Umsicht. Es ist sein grosses Verdienst, dass er seinem Nachfolger Otto Loeffler die Leitung eines prosperierenden Unternehmens übergeben konnte. Der Verwaltungsrat hat diese Leistung mit Dank anerkannt.

Ende Juli beziehungsweise im August sind drei weitere Direktionsmitglieder in den Ruhestand getreten, nämlich Heinz Büchi, Chef der Informationsverarbeitung, nach 39 Dienstjahren, Alfons Bernhardsgrütter, Chef Planungsdienst, im 34. und André Clemmer, Chef Departement Westschweiz, im 42. Dienstjahr. Sie haben sich in verschiedenen Funktionen um die Gesellschaft verdient gemacht. Auch ihnen sei hier der Dank für ihren unermüdlichen Einsatz ausgedrückt.

Personalbestand der Swissair Ende 1988

Absolut und in Prozenten



C

hartergesellschaften

BALAIR

Mit einem im Vergleich zum Vorjahr nochmals gesteigerten Reingewinn legt die Balair das bisher beste Jahresergebnis vor. Die Erträge sind gegenüber dem Vorjahr aufgrund erhöhter Produktion vor allem bei den Subcharter- und Ad-hoc-Aufträgen gestiegen. Auch die Erträge aus den Nebenleistungen entwickelten sich positiv. Dank der günstigen Entwicklung der Treibstoffpreise und des Dollarkurses erhöhte sich der Aufwand weniger stark als die Erträge. Das gute Bruttoergebnis lässt bedeutende Zusatzabschreibungen zu.

Im Langstreckenverkehr wurden mehr Passagiere befördert als im Vorjahr. Neben der erfreulichen Verkehrsentwicklung nach den USA, insbesondere an die Westküste und nach Miami, haben vor allem die beiden Ketten von Mailand nach den Malediven sowie nach Kenia zu diesem Resultat beigetragen.

Gewisse Annullierungen und schlechtere Auslastungen als im Vorjahr mussten im Käufermarkt auf den Kurzstrecken in Kauf genommen werden. Die hohe Passagierzahl von 1987 wurde nicht mehr erreicht. Hinzu kamen erhebliche Einbussen infolge überlasteter Lufträume.

Die Balair bot im Winterprogramm 1988/89 erstmals Flugketten nach Muscat im Sultanat Oman und nach Sharm el Sheik an. Leider musste die attraktive Kette nach Recife im Winter 1988/89 an die Varig abgetreten werden. Die Balair wird die brasilianische Destination im nächsten Winterprogramm aber wieder anbieten.

Mit der Auslieferung einer fabrikneuen MD-83 im Jahr 1990 wird sich die Kapazität der Balair-Flotte – heute bestehend aus 1 DC-10-30, 1 A310 Intercontinental und 3 MD-82 – um 147 Sitzplätze erweitern. Damit lassen sich Kapazitätsengpässe abbauen, die namentlich in der Hochsaison zu verzeich-

nen sind. Die grössere Reichweite und die guten Kurzstarteigenschaften der MD-83 werden der Balair vor allem im Mittleren Osten und bei den Inselfestinationen eine Verstärkung ihrer Marktposition ermöglichen.

Die scharfe Konkurrenz auf dem internationalen Chartermarkt wird 1989 zu einem ausgeprägten Verdrängungswettbewerb führen. Diese Entwicklung sowie die Überlastung der Luftstrassen lassen Ertragseinbussen erwarten, die aber durch eine günstige Kostenentwicklung und weitere Produktivitätsverbesserungen weitgehend wettgemacht werden können. Ein positiver Verlauf zeichnet sich im Ad-hoc-Geschäft und bei den Nebenleistungen ab.

Die Stärken der Balair, insbesondere die Zuverlässigkeit und der hohe Qualitätsstandard am Boden und in der Luft, werden es dem Unternehmen erlauben, seine führende Stellung im schweizerischen Bedarfsflugverkehr zu halten.

CTA+

Die in Genf beheimatete CTA – Compagnie de Transport Aérien – steigerte 1988 die Ertrags- und Passagierzahlen erneut und erzielte das bisher beste Betriebsergebnis seit der Gründung im Jahre 1978.



Ferien!

Als Ausgleich zum Alltag gewinnen sie einen immer höheren Stellenwert. Neben der Swissair erschliessen auch ihre beiden Tochtergesellschaften Balair und CTA zahlreiche verlockende Reiseziele.

Im Auftrag namhafter schweizerischer Reiseveranstalter führte die CTA 1988 Kettencharterflüge nach zahlreichen Feriendestinationen durch. Im Charterverkehr verzeichnete die CTA 1988 eine Zunahme von rund 41.000 Passagieren (+16%). Ungefähr 6% des Ertragsvolumens machten Städte- und Ad-hoc-Flüge aus. Besonders erfolgreich hat sich der Verkehr nach Griechenland, Italien, Portugal und den Balearen entwickelt. Rückgänge mussten auf den Strecken nach Grossbritannien, Jugoslawien, den Kanarischen Inseln und der Türkei verzeichnet werden.

Das vergangene Jahr war durch die Flottenerneuerung mit der Einführung der ersten zwei von insgesamt vier neuen MD-87 gekennzeichnet. Dieses Flugzeug entspricht den strengsten Lärmvorschriften. Das moderne Cockpit ermöglicht Landungen unter Kategorie-III-Bedingungen. Die neuen Flugzeuge sind mit 55 Business- und 65 Economy-Class-Sitzen ausgerüstet. Sie erlauben der CTA, neben dem Chartergeschäft auch Linienflüge im Auftrag der Swissair durchzuführen.

Trotz der sich verschärfenden Konkurrenz durch Billigangebote verschiedener neuer Gesellschaften ist es der CTA wiederum gelungen, für die kommende Sommersaison erfolgreiche Abschlüsse mit den grossen Reiseveranstaltern zu tätigen, dies nicht zuletzt aufgrund ihrer anerkannt hohen Servicequalität.

1989 werden über 20 Destinationen im regelmässigen Kettencharterverkehr bedient.

Die enge Zusammenarbeit mit der Swissair, die moderne Flotte, das motivierte Personal und die günstigen Konjunkturaussichten sind beste Voraussetzungen für ein erfolgreiches Jahr.

Swissair Beteiligungen AG (SBAG)

Die Erfolgsrechnung, die Bilanz und eine Übersicht der Beteiligungen der SBAG sind im Anhang «Finanzielle Berichterstattung» dargestellt und kommentiert.

Um eine ausgewogene Finanzierung der geplanten Expansion sicherzustellen, wurde das Aktienkapital um 50 Mio. auf 150 Mio. Franken erhöht. Die SBAG setzt die auf langfristigen Erfolg angelegte Tätigkeit im Bereich der touristischen Komplementärleistungen zielstrebig fort.

Das Schwergewicht der Investitionstätigkeit lag 1988 in der Hotel- und der Golfgruppe sowie auf dem Sektor Liegenschaften und Verwaltungen. Ferner konnte der Anteil an der Speditionsfirma Jacky Maeder AG auf 98% erhöht werden. Damit kann der rasch wachsenden Bedeutung der Luftfracht Rechnung getragen werden.

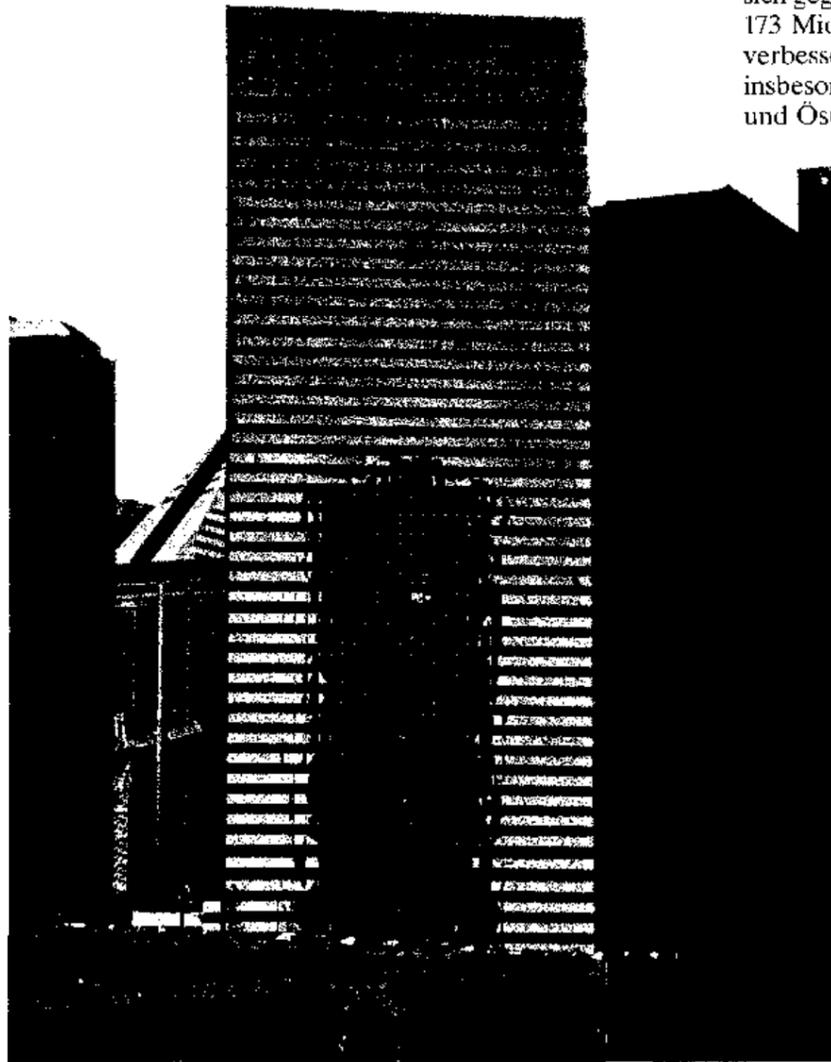
Entwicklung der wichtigsten Gruppen

Die Swissôtel-Gruppe, eine Partnerschaft zwischen der Nestlé SA und der SBAG, war Ende 1988 an neun Hotels beteiligt. Davon befinden sich vier in der Schweiz, eines in den Niederlanden, drei in den USA und eines in Südkorea. Daneben bestehen für zwei Hotels Betriebsführungsverträge. Das Hotel «Président» in Genf wurde verkauft, wird jedoch auf der Basis eines langfristigen Managementvertrages weiterhin durch die Swissôtel geführt.

Der Umsatz der Betriebsführungsgesellschaft *Swissair Nestlé Swissôtel AG* stieg um 75% auf 13 Mio. Franken. In der gleichen Zeitspanne wuchs der Umsatz der durch diese Gesellschaft geführten Betriebe auf 252 Mio. Franken, was einer Steigerung von 21% gegenüber 1987 entspricht. Der Zuwachs ist vor allem auf die Ausweitung der Geschäftstätigkeit mit Hotels in Seoul und Chicago zurückzuführen. In der Bau-phase befinden sich Swissôtel-Projekte in Peking, Istanbul, Atlanta und

Toronto. Der Weiteraufbau der Swissôtel-Gruppe wird vorangetrieben.

Im Berichtsjahr wurden durch *ICS International Catering Services AG*



The Swiss Grand Hotel Chicago
Das dritte Swissôtel in Nordamerika wurde im Herbst 1988 eröffnet. Es verfügt über 650 Zimmer sowie zahlreiche Konferenzsäle.

18 Catering- und Restaurationsbetriebe in sechs verschiedenen Ländern geführt. Die Verpflegungsgruppe kann auch 1988 über erfreuliche Wachstumsraten berichten. Das Verkaufsvolumen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 12% auf 173 Mio. Franken und führte zu einem verbesserten Reinergebnis. Dazu haben insbesondere die Betriebe in Spanien und Österreich, aber auch diejenigen in Buenos Aires, Kairo und Basel beigetragen. Einen grossen Erfolg verbuchte das durch die ICS geführte Restaurant an der Weltausstellung in Brisbane (Australien). Es erhielt die Auszeichnung als bestes Restaurant der Ausstellung. Zur Verbesserung der Gesamtwirtschaftlichkeit wurde der Catering-Betrieb in Las Palmas Mitte Jahr veräussert.

Erfreuliche Resultate verzeichneten die Bereiche gastronomische Fachschulung und Beratung sowie der Prohotel-Taxibetrieb und die Prohotel-Wäscherei.

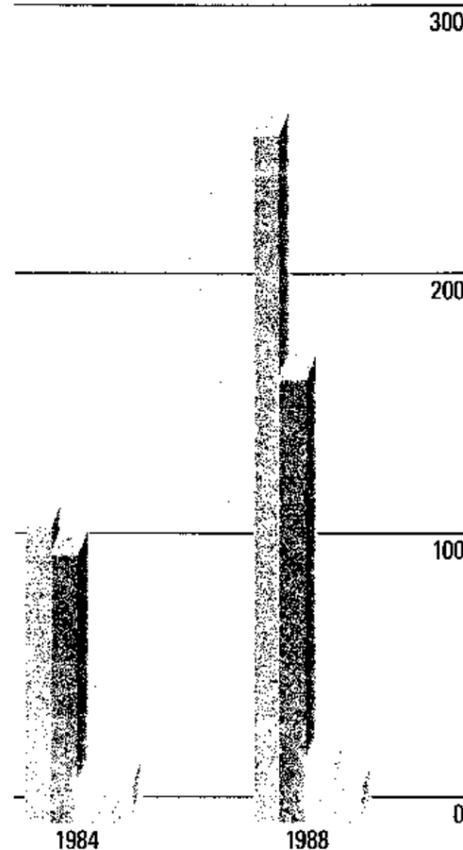
Das Schwergewicht in der Verpflegungsgruppe wird auch in Zukunft im Bereich des Airline-Caterings liegen. Dabei richtet sich das Hauptaugenmerk auf eine nochmalige Steigerung der schon jetzt hohen Produktqualität.

Die bis anhin primär in der Sparte Wohnungsvermittlung und Verwaltungen tätige Gruppe «Liegenschaften und Verwaltungen» hat ihre Aktivitäten im Berichtsjahr auf die Vermittlung und Promotion von Liegenschaften ausgedehnt. Zu diesem Zweck wurde eine Holdinggesellschaft geschaffen, die *Uto Holding und Beteiligungen AG*. In allen Sparten darf 1989 mit guten Jahresabschlüssen gerechnet werden.

Die SBAG hat ihre Tätigkeit im September durch einen neuen Diversifi-

Umsatzvergleich

in Mio. SFr. nicht konsolidiert



Hotels
Verpflegung
Liegenschaften und Verwaltungen
Übrige Beteiligungen

kationszweig erweitert, die *Golf-Gruppe* (International Golf and Country Residences, Zug). Das Konzept dieser Gruppe wird zurzeit auf mögliche Ergänzungen überprüft.

Bei der *Swissair Photo und Vermessungen AG* entwickelte sich der Auftragsbestand im letzten Jahr sehr erfreulich. Besonders erwähnenswert ist die

Speziell hervorzuheben sind einmal mehr auch die guten Jahresabschlüsse der Luftverkehrsversicherungsgesellschaft Polygon Insurance Company Ltd. und der Reisebüro Kuoni AG.

Im Rahmen der Neuorganisation der Swissair übernahm Rolf Krähenbühl den Direktionsvorsitz der SBAG-Holding, den bis zu diesem Datum Heinz



Der Mount Everest
Der höchste Berg der Erde, aufgenommen aus 13 500 Metern über Meer von der Swissair Photo und Vermessungen AG. Solche Aufnahmen bildeten die Grundlage für die Erstausgabe einer Mount-Everest-Karte im Massstab 1:50 000, ausgeführt im Auftrage der amerikanischen National Geographic Society.

erstmalige Herausgabe einer Mount-Everest-Karte im Massstab 1:50 000. Hinter diesem anspruchsvollen Werk stehen 8jährige Projekt- und Ausführungsarbeiten.

Der Rückzug aus dem Computer-Geschäft hat die Erfolgsrechnung 1988 massiv beeinträchtigt.

Galli innehatte. Heinz Galli hat die Swissair Ende September verlassen, um eine neue Aufgabe ausserhalb der Firma zu übernehmen. Für seine 38jährige Tätigkeit in der Swissair-Gruppe sei ihm an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen.



Übrige Beteiligungen der Swissair



Crossair, AG für europäischen
Regionalluftverkehr, Basel
Aktienkapital: 160 Mio. sFr.
Anteil Swissair: 38,4%

Die Beteiligung an Crossair besteht seit Juni 1988. Die Gesellschaft verfügte Ende 1988 über 19 Saab 340A Cityliner-Flugzeuge und flog 27 Destinationen an, mehrere davon im Auftrag der Swissair.

The Galilco Company Ltd., Swindon,
England
Aktienkapital: 40 Mio. UK£
Anteil Swissair: 13,0%

Zweck der Gesellschaft ist die Entwicklung und der Betrieb eines Verteilersystems in Europa. Die Gründung erfolgte im Februar 1988. Die weiteren Teilhaber sind (Anteil in Klammern): Covia Corp. (28,3%), British Airways (26,1%), Alitalia (20,6%) und KLM (12,0%). Mitte 1989 werden das Computer Center betriebsbereit und wichtige Teilprodukte für die Kunden verfügbar sein.

Covia Corporation, Rosemont, Illinois,
USA
Kapital: US\$ 223,4 Mio. US\$
Anteil Swissair: 11,3%

Die Gesellschaft bezweckt den Betrieb und die Weiterentwicklung des Verteilersystems «Apollo» in den USA. Die weiteren Partner sind (Anteil in Klammern): United Airlines (50,1%), Alitalia (6,0%), KLM (10,0%), British Airways (11,3%) und USAir (11,3%). Unsere Beteiligung erfolgte im Frühjahr 1988 und ermöglicht einen verbesserten Marktzugang in den USA und anderen Überseegebieten.

The AirPlus Company Ltd., London
Aktienkapital: 3,8 Mio. UK£
Anteil Swissair: 13,4%

Zweck der Gesellschaft ist die Weiterentwicklung der bekannten Air Travel Card zu einem Zahlungsinstrument für alle im Zusammenhang mit Geschäftsreisen entstehenden Auslagen. Die Gründung erfolgte im Herbst 1986. Die AirPlus-Karte wird zurzeit von neun europäischen Fluggesellschaften herausgegeben.

In unseren Tätigkeitsbereichen rechnen wir mit einer vorwiegend positiven Weiterentwicklung des wirtschaftlichen Umfeldes, die allerdings von einem harten Konkurrenzkampf begleitet sein wird.

Um die bisher erreichten Marktpositionen halten zu können, sind bescheidene Angchotserhöhungen vorgesehen. Nebst der Einmietung zusätzli-

durch den ab Herbst geplanten Anflug von Los Angeles, dem Wirtschaftszentrum der nordamerikanischen Westküste. Damit lässt sich ein langersehntes und hart erkämpftes Ausbauprojekt verwirklichen. Dank der zugesprochenen Sibirien-Überflugsrechte kann zudem die Bedienung Japans ab Sommer 1989 noch attraktiver gestaltet werden. Ferner tragen die neuen Destinationen

auf die vielfältigen Kundenbedürfnisse auszurichten. Auch die umfangreichen Aus- und Weiterbildungsprogramme für unsere Mitarbeiter sind auf dieses vorrangige Ziel abgestimmt. Die Betriebsdepartemente bereiten sich auf die 1990 beginnende Ablösung der DC-10 durch die MD-11-Langstreckenflotte vor.

und des langfristigen Fremdkapitals vorgesehen sind.

Sofern sich nicht unbeeinflussbare Faktoren wie Wirtschaftslage oder Währungsparitäten negativ entwickeln, sind wir recht zuversichtlich, dass die Swissair-Gruppe auch 1989 ein gutes Geschäftsergebnis erwirtschaften wird.



Unsere MD-11 in der Endmontage

Ab 1990 wird sie, zusammen mit 11 weiteren Einheiten, die DC-10-Flotte auf unserem Langstreckennetz ablösen und trotz grösserer Reichweite und höherer Zuladekapazität weniger Treibstoff verbrauchen als ihre Vorgängerin. Dank modernsten Triebwerken vermag sie auch die strengsten internationalen Lärmvorschriften mühelos einzuhalten.

cher Kapazität von Crossair und CTA setzt die Swissair 1989 mit der Inbetriebnahme der 22. MD-81-Kurzstreckeneinheit total 54 Flugzeuge ein. Der CTA stehen in der Hochsaison 1989 vier MD-87 zur Verfügung. Die Balair-Flotte, die heute aus fünf Flugzeugen besteht, wird im Frühjahr 1990 durch eine MD-83 ergänzt.

Die bedeutendste Erweiterung erfährt das Swissair-Flugprogramm 1989

Izmir, Ljubljana und Lyon sowie verschiedene Frequenzerhöhungen auf bestehenden Strecken zur Angebotsbereicherung bei. Die Kooperationspläne mit Partnergesellschaften werden weiterverfolgt.

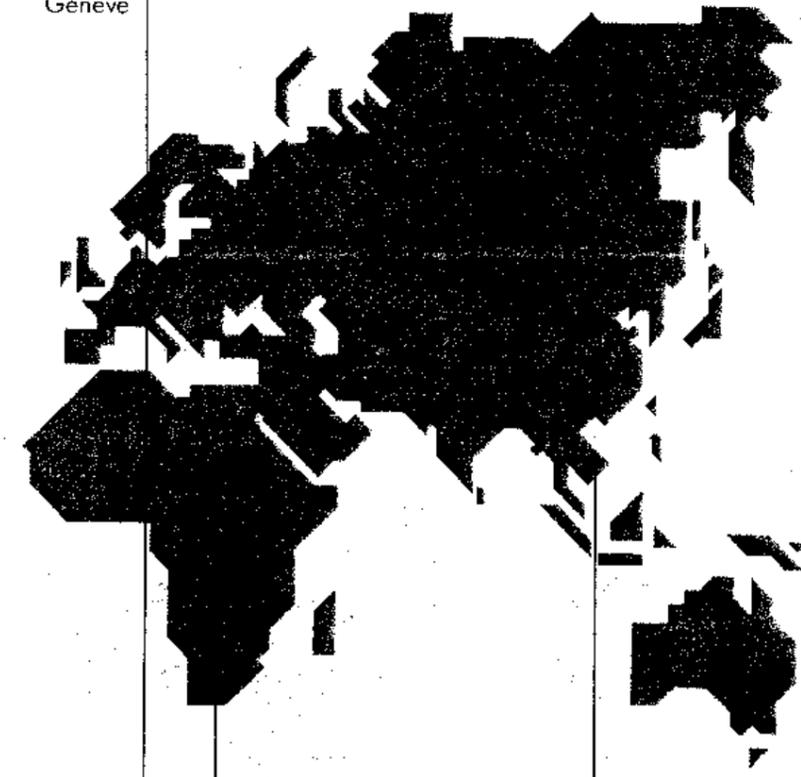
Unsere Marketingspezialisten arbeiten zurzeit intensiv an verschiedenen Projekten mit dem Ziel, unsere Produkte und Dienstleistungen zu vervollständigen und noch besser und flexibler

Für 1989 sind finanzwirksame Investitionen in der Grössenordnung von 500 Mio. Franken geplant. Davon entfallen rund die Hälfte auf weitere Anzahlungen für die bestellten MD-11, der Rest vor allem auf zusätzliche Gebäude und Datenverarbeitungs-Anlagen in der Schweiz. Zur Mitfinanzierung dieser Vorhaben gelangt die Swissair 1989 an den schweizerischen Kapitalmarkt, wobei Aufstockungen des Aktienkapitals

Swissair

Europa

- | | | | | |
|----------------|------------|---------|------------|-------------------|
| Amsterdam | Genova | Larnaca | Manchester | Oslo |
| Athens | Glasgow | Linz | Marseille | Palma de Mallorca |
| Barcelona | Graz | Lisboa | Milano | Paris |
| Basel/Mulhouse | Hamburg | London | Moskva | Porto |
| Beograd | Hannover | Madrid | München | Praha |
| Birmingham | Helsinki | Málaga | Nice | Roma |
| Bordeaux | Istanbul | Malta | Nürnberg | |
| Bruxelles | Köln/Bonn | | | |
| Bucuresti | Kopenhagen | | | |
| Budapest | | | | |
| Catania | | | | |
| Düsseldorf | | | | |
| Frankfurt | | | | |
| Genève | | | | |



- Salzburg
- Sofija
- Stockholm
- Stuttgart
- Thessaloniki
- Tirane
- Toulouse
- Torino
- Warszawa
- Wien
- Zagreb
- Zürich

Afrika

- | | |
|---------------|--------------|
| Abidjan | Johannesburg |
| Accra | Kinshasa |
| Alger | Lagos |
| Brazzaville | Libreville |
| Cairo | Monrovia |
| Casablanca | Nairobi |
| Dakar | Tripoli |
| Dar es Salaam | Tunis |
| Douala | |

Asien

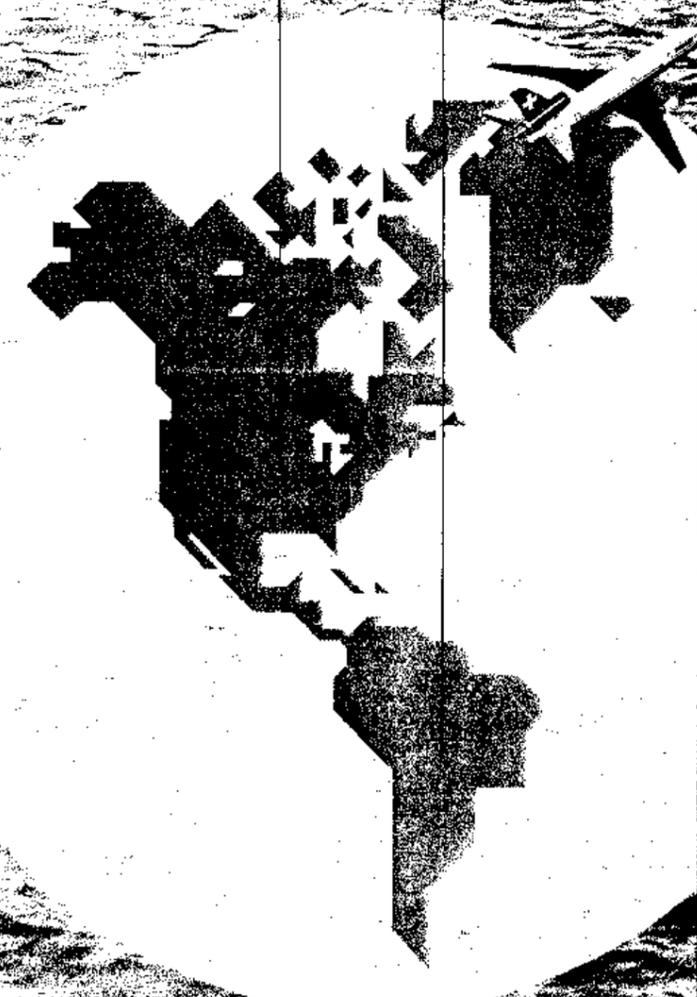
- | | |
|-----------|-----------|
| Abu Dhabi | Hong Kong |
| Amman | Jakarta |
| Ankara | Jeddah |
| Bagdad | Karachi |
| Bangkok | Kuwait |
| Beijing | Manila |
| Beirut | Riyadh |
| Bombay | Seoul |
| Damascus | Singapore |
| Dubai | Tehran |
| | Tel Aviv |
| | Tokyo |

Nordamerika

- Anchorage
- Atlanta
- Boston
- Chicago
- Montreal
- New York
- Toronto

Südamerika

- Buenos Aires
- Caracas
- Rio de Janeiro
- São Paulo



Swissair
Schweizerische
Luftverkehr-
Aktiengesellschaft
Hirschengraben 84
CH-8001 Zürich
Telefon 01 812 12 12
Telex 817 150
Telefax 01 251 41 63

Balair AG
Schweizerische
Gesellschaft für
Bedarfsluftverkehr
Postfach
CH-4002 Basel
Telefon 061 57 31 31
Telex 962 407
Telefax 061 57 21 74

Compagnie de
Transport Aérien CTA
Case postale 110
CH-1215 Genève 15
Aéroport
Téléphone 022 798 89 55
Telex 415 785
Telefax 022 798 04 00

Swissair
Beteiligungen AG
Postfach
CH-8058 Zürich
Flughafen
Telefon 01 812 12 12
Telex 825 601
Telefax 01 810 80 46

Larnaca
Linz
Lisboa
London
Madrid
Málaga
Malta

Manchester
Marseille
Milano
Moskva
München
Nice
Nürnberg

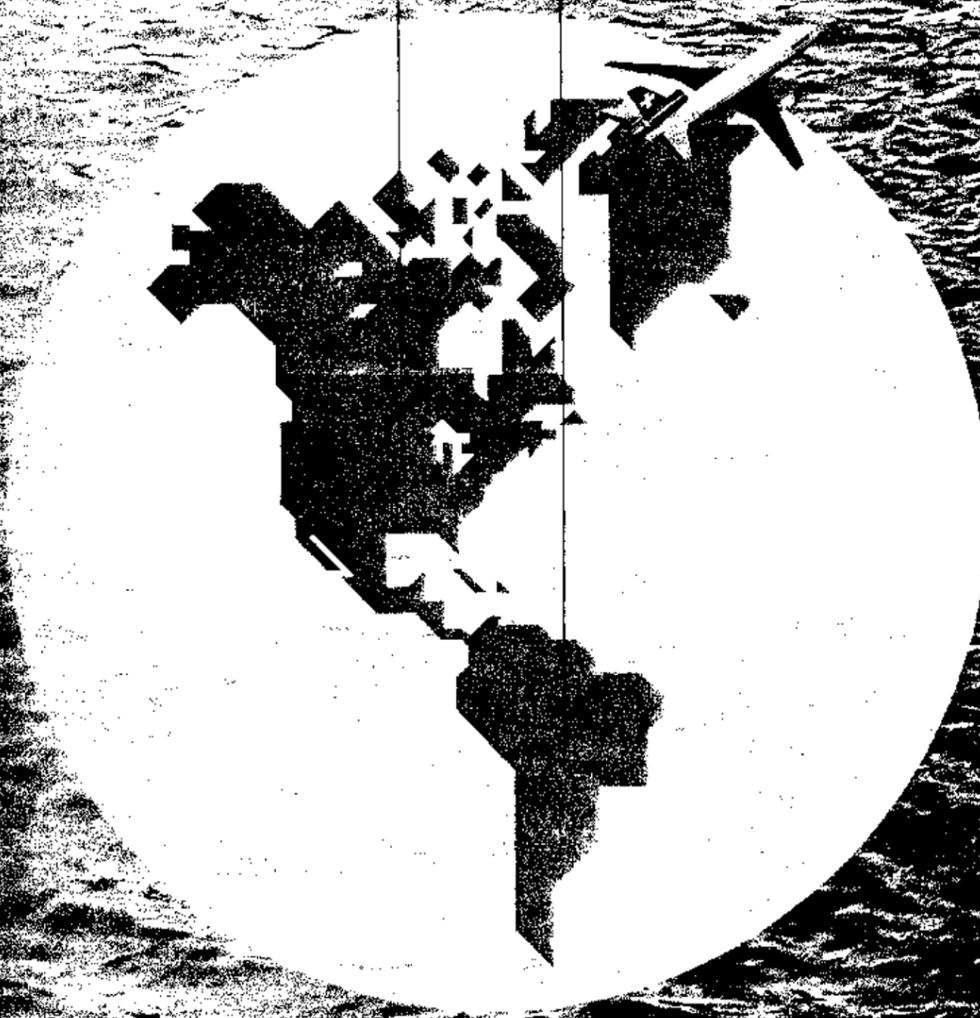
Oslo
Palma de Mallorca
Paris
Porto
Praha
Roma

Nordamerika

Anchorage
Atlanta
Boston
Chicago
Montreal
New York
Toronto

Südamerika

Buenos Aires
Caracas
Rio de Janeiro
Santiago



Asien

Abu Dhabi
Amman
Ankara
Bagdad
Bangkok
Beijing
Beirut
Bombay
Damascus
Dubai

Hong Kong
Jakarta
Jeddah
Karachi
Kuwait
Manila
Riyadh
Seoul
Singapore
Tehran
Tel Aviv
Tokyo

Johannesburg
Kinshasa
Lagos
Libreville
Monrovia
Nairobi
Tripoli
Luans

Die Swissair-Flotte
(Stand Ende Dezember 1988)

| Flugzeugtypen | Anzahl Flugzeuge | Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahr) |
|---------------|------------------|--|
| Boeing 747 | 5* | — |
| MD-11 | — | 12 (90/91) |
| DC-10-30 | 10 | — |
| A-310-221 | 5 | — |
| A-310-322 | 4 | — |
| MD-81 | 21** | 1 (90) |
| Fokker 100 | 8 | — |
| Total | 53 | |

*wovon 3 gemietet
**wovon 1 gemietet

Die Balair-Flotte
(Stand Ende Dezember 1988)

| | | |
|--------------|----------|--------|
| DC-10-30 | 1 | — |
| A-310-322 | 1 | — |
| MD-82 | 3 | — |
| MD-83 | — | 1 (90) |
| Total | 5 | |

Die CTA-Flotte
(Stand Ende Dezember 1988)

| | | |
|--------------|----------|--------|
| MD-87 | 3 | 1 (89) |
| Caravelle | — | — |
| SE-210R | 1 | — |
| Total | 4 | |

Printed in Switzerland
April 1989

Konzept und Beratung:
Trimedia Consulting AG, Zürich
Satz und Druck: NZZ Fretz AG, Zürich
Fotos: Swissair;
Swissair Photo und Vermessungen AG



Finanzielle Berichterstattung

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Grundsätze der Rechnungslegung | 1 |
| Erfolgsrechnung 1988 | 2 |
| Erläuterungen zur Erfolgsrechnung | 4 |
| Bilanz per 31. Dezember 1988 | 8 |
| Erläuterungen zur Bilanz | 10 |
| Anträge des Verwaltungsrates | 14 |
| Bericht der Kontrollstelle | 15 |
| Aktien- und Dividenden-Kennziffern | 15 |
| Kapitalflussrechnung 1988 | 16 |
| Wertschöpfungsrechnung 1988 | 17 |
| Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre | 18 |
| Liste der Tochtergesellschaften und Beteiligungen | 20 |
| Jahresrechnung der Swissair Beteiligungen AG | 22 |
| Konsolidierte Kennzahlen der Swissair-Gruppe | 24 |

Grundsätze der Rechnungslegung

1. Allgemeines

Die Rechnungslegung der Swissair erfolgt in Übereinstimmung mit der schweizerischen Gesetzgebung. Es liegen ihr ursprüngliche Beschaffungswerte zugrunde.

In der Jahresrechnung ist die weltweite Tätigkeit der Swissair vollumfänglich eingeschlossen, d. h. auch diejenige in Ländern, in denen sie unter einer eigenständigen juristischen Person operiert.

Das Geschäftsjahr stimmt mit dem Kalenderjahr überein.

Beteiligungen über 50% (Stimmrechte) bezeichnen wir als Tochtergesellschaften, solche darunter als Minderheitsbeteiligungen.

2. Wechselkurse

Aufwendungen und Erträge in Fremdwährungen werden zu den Durchschnittskursen des entsprechenden Monats in die Erfolgsrechnung übernommen. Anlagen werden zum Tageskurs der Zahlung bzw. bei Terminkäufen zum Kontraktkurs in Schweizer Franken aktiviert. Umlaufvermögen und kurzfristige Verbindlichkeiten werden zu Jahresendkursen bewertet. Für Guthaben in Ländern mit Transferbeschränkungen oder erhöhtem Kursrisiko sind entsprechende Rückstellungen auf der Passivseite gebildet.

3. Sachanlagen

Einzelgegenstände über 10 000 Franken werden in der Anlagenbuchhaltung aktiviert und über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Anschaffungen

mit geringerem Wert werden direkt der Erfolgsrechnung belastet.

Das Anlagevermögen ist zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der Abschreibungen eingesetzt. Der Flugzeugpark wird in einer Periode von 12 Jahren linear bis zu einem Restwert von 10% abgeschrieben. Ausserordentliche Abschreibungen werden zur Verkürzung der Abschreibungsdauer verwendet.

Die übrigen in der Anlagenbuchhaltung erfassten Werte werden ihrer vorgesehenen Nutzungsdauer entsprechend abgeschrieben. Auf unbebauten Grundstücken erfolgt keine Abschreibung.

Beteiligungen sind zu Anschaffungswerten abzüglich Wertberichtigungen bilanziert.

4. Umlaufvermögen

Die Bewertung des technischen Materials erfolgt analog dem Flugzeugpark. Halbfabrikate werden zu den Herstellungskosten bewertet. Für gefährdete Guthaben bestehen angemessene Rückstellungen auf der Passivseite. Die Wertschriften sind nach dem Niederstwertprinzip bilanziert.

5. Abschreibungen

Den in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen ordentlichen Abschreibungen liegen die entsprechenden Vorschriften in den Gesellschaftsstatuten zugrunde; sie basieren auf betriebswirtschaftlichen Überlegungen. Die bei gutem Geschäftsgang möglichen ausserordentlichen Abschreibungen dienen dazu, die Substanz der Unternehmung zu festigen.

Erfolgsrechnung 1988

(in 1000 Franken)

2

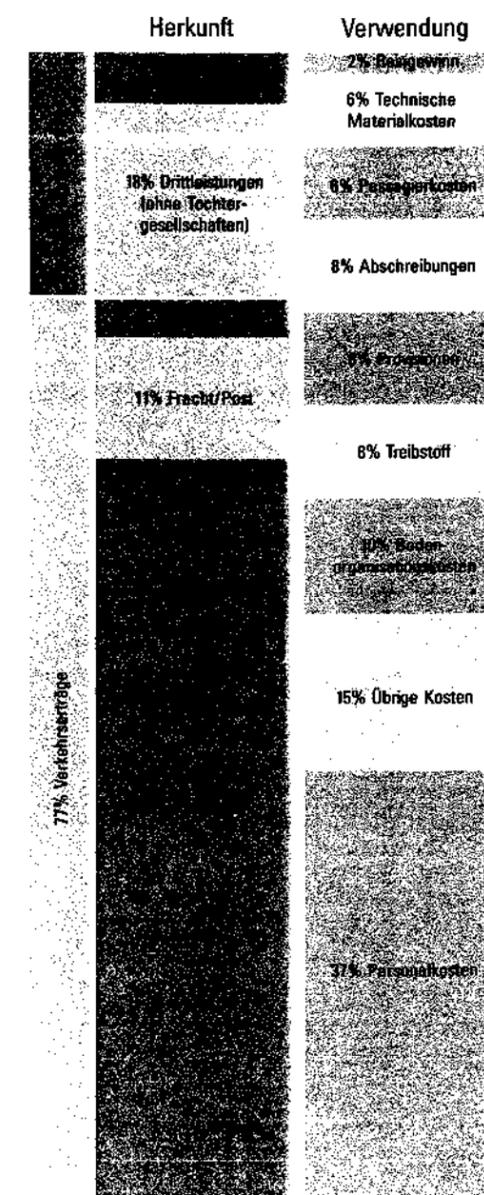
| Erträge | 1988 | | 1987 | |
|--|-----------|------------------|-----------|------------------|
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| Flugbetriebserträge | | | | |
| Passagen | 2 668 546 | | 2 552 618 | |
| Fracht | 411 606 | | 399 931 | |
| Post | 47 792 | | 48 876 | |
| Charter- und Sonderflüge | 40 867 | 3 168 811 | 33 632 | 3 035 057 |
| Provisions- und übrige Verkehrserträge | | 125 489 | | 118 812 |
| Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material | | 25 750 | | 23 075 |
| Erträge aus Drittleistungen | | | | |
| Technische Dienste | 268 589 | | 236 130 | |
| Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops | 223 296 | | 212 377 | |
| Bodenorganisationsdienste | 181 915 | | 167 627 | |
| Übrige Drittleistungen | 76 196 | 749 996 | 62 758 | 678 892 |
| Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge | | 214 329 | | 147 625 |
| Total Erträge | | 4 284 375 | | 4 003 461 |

| Aufwand | 1988 | | 1987 | |
|---|-----------|------------------|-----------|------------------|
| | Fr. | Fr. | Fr. | Fr. |
| Personalkosten | | | | |
| Saläre, spez. Entschädigungen und übrige Personalkosten | 1 286 340 | | 1 200 456 | |
| Sozialversicherungen | 284 367 | 1 570 707 | 266 066 | 1 466 522 |
| Treibstoffkosten | | 339 416 | | 339 578 |
| Techn. Material- und Überholungskosten | | 243 638 | | 251 480 |
| Bodenorganisations-Fremdkosten | | 429 477 | | 407 599 |
| Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial | | 96 534 | | 83 210 |
| Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops | | 259 059 | | 240 017 |
| Sach- und Haftpflichtversicherungskosten | | 14 353 | | 20 928 |
| Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen | | 68 868 | | 52 414 |
| Liegenschafts- und Energiekosten | | 123 849 | | 115 165 |
| Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten | | | | |
| Finanzkosten | 99 677 | | 106 690 | |
| Direkte Steuern | 19 831 | | 19 865 | |
| Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten | 156 660 | 276 168 | 117 999 | 244 554 |
| Fernmeldekosten | | 31 969 | | 27 334 |
| Werbe- und diverse Verkaufskosten | | 85 196 | | 70 653 |
| Provisionskosten | | 327 041 | | 308 907 |
| Total Aufwand vor Abschreibungen | | 3 866 275 | | 3 628 361 |

3

| | 1988 | 1987 |
|---|------------------|-----------|
| | Fr. | Fr. |
| Total Erträge | 4 284 375 | 4 003 461 |
| Total Aufwand vor Abschreibungen | 3 866 275 | 3 628 361 |
| Bruttoergebnis | 418 100 | 375 100 |
| Abschreibungen | | |
| ordentliche | 302 000 | 273 000 |
| ausserordentliche | 40 000 | 30 000 |
| Reingewinn des Jahres | 76 100 | 72 100 |

Der Ertragsfranken 1988



Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Allgemeine Bemerkungen

Die Entwicklung der *Währungsrelationen* hat auch im abgeschlossenen Geschäftsjahr unser Ergebnis negativ beeinflusst. Bei gleicher Kurssituation wie 1987 wäre das Bruttoergebnis 1988 um rund 25 Millionen Franken besser ausgefallen.

Der Schweizerfranken-Anteil am Aufwand und Ertrag nahm gegenüber dem Vorjahr leicht zu.

| | Einnahmen | | Ausgaben | |
|-----------------------------------|-----------|------|----------|------|
| | 1988 | 1987 | 1988 | 1987 |
| Schweizerfranken | 43% | 42% | 63% | 62% |
| US\$ und US\$-abhängige Währungen | 26% | 27% | 22% | 23% |
| Übrige Währungen | 31% | 31% | 15% | 15% |

Die Darstellung zeigt, dass der US-Dollar und die von ihm abhängigen Währungen einen bedeutsamen Teil ausmachen, die übrigen Währungen – vor allem die europäischen – infolge der grösseren Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben aber einen wesentlich stärkeren Einfluss auf unsere Erfolgsrechnung ausüben.

Erträge

Streckenerträge + 4,2%

Sie umfassen die Erträge aus Passagen, Fracht und Post. Die Passagenerträge erhöhten sich um 4,5%, die Frachterträge um 2,9%. Demgegenüber sanken die Posterträge um 2,2%, was sich angesichts des Anteils von lediglich 1,5% am Gesamtertrag nicht stark auswirkte. Die Entwicklung von Streckenertrag und Verkehr zeigt die folgende Tabelle:

Entwicklung nach Verkehrsgebieten

| Gebiete | Strecken- erträge 1988 | | Veränderung gegenüber 1987 | | Verkehrs- veränderung in % |
|-----------------|---------------------------|------|-------------------------------|-------|----------------------------------|
| | in Mio. Fr. | in % | in Mio. Fr. | in % | |
| Europa | 1225 | 39.2 | + 73 | + 6.4 | + 4.2 |
| Nordatlantik | 676 | 21.6 | + 32 | + 5.0 | + 9.5 |
| Südatlantik | 98 | 3.1 | - 7 | - 7.1 | + 3.0 |
| Mittlerer Osten | 310 | 9.9 | - 14 | - 4.5 | - 4.0 |
| Ferner Osten | 489 | 15.6 | + 36 | + 8.0 | + 9.4 |
| Afrika | 330 | 10.6 | + 7 | + 2.1 | + 4.4 |
| Ganzes Netz | 3128 | 100 | + 127 | + 4.2 | + 6.5 |

Charter- und Sonderflüge + 21,5%

Diese als Randleistung verkaufte Produktion konnte dank der günstigen Nachfrage um 43% gesteigert werden, was zum markanten Ertragsanstieg führte.

Provisions- und übrige Verkehrserträge + 5,6%

Diese Ertragsgruppe verändert sich im wesentlichen im Umfang der Streckenerträge. 1988 wurde dieses Wachstum durch vermehrte Frachtnebenleistungen noch verstärkt.

Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material + 11,6%

Etwas über 50% dieser Erträge stammten aus der technischen Zusammenarbeit mit anderen Gesellschaften. Der Rest betraf die Zurverfügungstellung von Besatzungen, zu einem grossen Teil an die Tochtergesellschaft Balair.

Erträge aus Drittleistungen + 10,5%

Mit + 13,7% erhöhten sich die Erträge aus den *technischen Diensten* überdurchschnittlich. Sie stammten nebst grossem Volumen an Flugzeugrevisionen und Unterhaltsarbeiten im Rahmen der Zusammenarbeitsverträge (KSSU) auch von vermehrten Triebwerküberholungen für verschiedene Kunden.

Bei den *Verpflegungsbetrieben und Taxfree-Shops* (+ 5,1%) bezogen einerseits fremde Fluggesellschaften vermehrt von unseren Catering-Betrieben, andererseits stieg der Einkauf pro Passagier in den Taxfree-Läden in Zürich und Genf.

Die zunehmende Bedienung der Schweizer Flughäfen durch fremde Gesellschaften führte zu einem Ertragsanstieg bei den *Bodenorganisationsdiensten* um 9%. In Zürich betrug der Anteil der fremden Gesellschaften an den Gesamtbewegungen im Linienverkehr 50,5%, in Genf 53,8% und in Basel 61,4%.

Die Position *übrige Drittleistungen* (+ 21,4%) enthält insbesondere eine starke Expansion der EDV-Leistungen.

Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge + 45,2%

Unter diese Ertragsgruppe fallen folgende Positionen:

| (in Mio. Franken) | 1988 | 1987 |
|--|------|------|
| Finanzerträge | 73 | 73 |
| Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen | 78 | 13 |
| Liegenschaftenerträge | 14 | 11 |
| Beteiligungserträge | 10 | 10 |
| Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrstransitorien, Rück- erstattungen, nachträglich erhaltene Rabatte | 39 | 41 |
| diverse Erträge | 214 | 148 |

Die *Buchgewinne* aus Flugzeug- und Materialverkäufen resultierten aus dem Verkauf von 1 DC-10 sowie je 2 DC-9-32- und DC-9-51-Flugzeugen.

Die weltweite Bewirtschaftung von Land- und Raumreserven brachte fast die Hälfte der *Liegenschaftenerträge*; Drittleistungen im Architekten- und Ingenieurbereich trugen einen weiteren Drittel dieser Erträge bei.

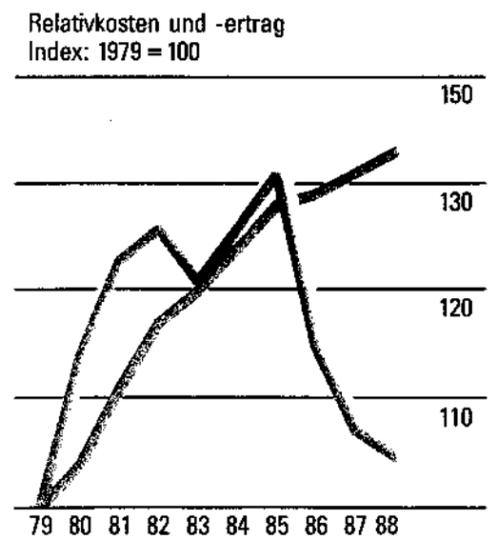
Als *Beteiligungserträge* flossen uns von der SBAG 6 Mio. Fr., von der Balair etwas mehr als 3 Mio. Fr. und von der CTA fast 1 Mio. Fr. zu.

Flugbetrieb 1979–1988

Auslastung und Nutzschwelle %



Relativkosten und -ertrag Index: 1979 = 100



— Kosten pro offeriertem tkm
 Ertrag pro ausgelastetem tkm
 - - - - - Konsumentenpreise CH

Aufwand

Personalkosten + 7,1%

Der Personalbestand stieg 1988, umgerechnet auf Ganztagspositionen, um 676 Personen auf einen Jahresendbestand von 18 584 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an. Je rund 1/3 der Personalkostenerhöhung ist auf den höheren Personalbestand, den Teuerungsausgleich sowie die Realloohnerhöhungen und Erfolgsprämien zurückzuführen.

Treibstoffkosten +/- 0%

Trotz produktionsbedingtem Mehrverbrauch von 5,6% blieben die Gesamtkosten unverändert. Im Jahresmittel sank das Preisniveau für Flugpetrol gegenüber dem Vorjahr leicht, was zusammen mit dem durchschnittlichen Dollarkurs zu einem deutlich niedrigeren Frankenpreis je Liter führte.

Technische Material- und Überholungskosten - 3,1%

Diese Position enthält Materialkosten für den eigenen Flugzeugunterhalt sowie den Materialverbrauch für Drittaufträge. Im Berichtsjahr reduzierten sich die Kosten für die eigene Flotte um 7%. Dagegen nahmen die Materialkosten für Unterhaltsleistungen an Flugzeugen von Drittgesellschaften um 2% zu.

Bodenorganisations-Fremdkosten + 5,4%

Mehrere Faktoren beeinflussten diese Kosten: einerseits unsere Produktion, indem wir weltweit 9% mehr Landungen durchführten. Andererseits wirkten sich der Verkauf unserer mit Lärmgebühren belasteten DC-9-Flotte sowie die Währungen positiv aus.

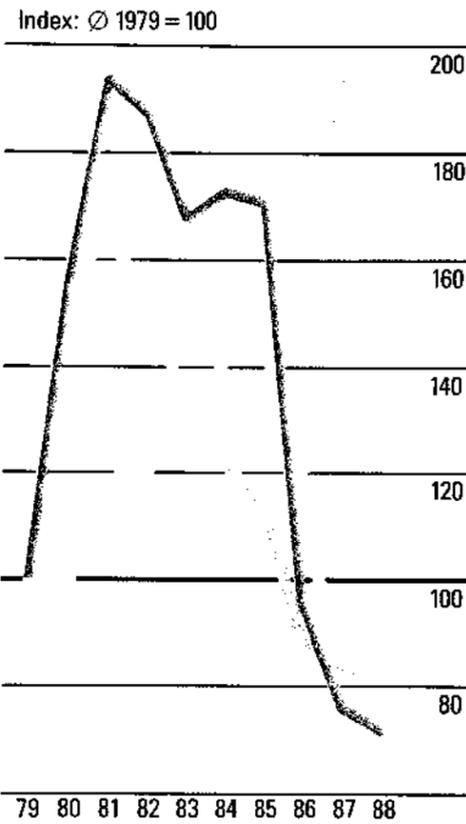
Mietkosten für Flugzeuge und Reserve-material + 16%

Den Produktionsaufbau in Europa von +11% konnten wir nicht allein mit eigenen Flugzeugen bewerkstelligen, weshalb vermehrt Leistungen von Crossair, Balair, und CTA, nämlich insgesamt rund 10 900 Flugstunden, eingemietet wurden. Dies entspricht 6,2% unserer weltweit erbrachten Flugstunden im regelmässigen Linienverkehr. Entsprechend nahmen die Kosten für Flugzeugmieten zu.

Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops + 7,9%

Diese Position enthält Materialkosten für die Verpflegung der eigenen Passagiere wie auch für Dritteleistungen. Die Materialaufwendungen für den eigenen Bordservice erhöhten sich im Berichtsjahr um 11%. Bei den Leistungen für Dritte stieg er um 5% an.

Treibstoffpreise 1979-1988



Rp. je Liter
USc je Gallone
SFr./US\$

Sach- und Haftpflichtversicherungen - 31,4%

Die auf dem Weltmarkt gesunkenen Haftpflichtversicherungsprämien, verstärkt durch günstige Vertragsabschlüsse, haben unsere Kosten um 7 Mio. Fr. entlastet.

Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebs-einrichtungen + 31,4%

Unsere Bemühungen für effiziente Arbeit in Verkauf, Reservation, Check-in und bei den Büroarbeiten haben vor allem bei den EDV-Geräten zu einer starken Kostenzunahme geführt. Ende 1988 standen weltweit 16 530 Terminals und Drucker im Einsatz.

Liegenschafts- und Energiekosten + 7,5%

Die zum Teil zyklisch anfallenden Unterhaltsarbeiten an unseren Liegenschaften erhöhten sich weltweit um 12%. Über die Hälfte der Kostengruppe betraf Mieten, die um 6,8% zunahmen.

Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten + 12,9%

Erwähnenswert in dieser Position sind die übrigen Betriebs- und Verwaltungskosten (+ 32,8%). Fast zwei Drittel der Steigerung, nämlich 28 Mio. Fr., betrafen Bewertungskorrekturen, die aus Gründen der Vorsicht sowie währungsbedingt auf unseren neuen Beteiligungen Covia, Galileo und Jacky Maeder vorgenommen wurden.

Fernmeldekosten + 17,0%

Mehr als die Hälfte der Kostensteigerung entfiel als einmalige Ausgabe auf die Gebührenablössungssumme einer Telefonanlage des neuen Verwaltungsgebäudes in Genf. Daneben erhöhten sich die Aufwendungen für die weltweiten Datennetze um 9%.

Werbe- und diverse Verkaufskosten + 20,6%

Fast die Hälfte dieser Position betraf die eigentlichen Werbeaufwendungen. Daneben verzeichneten die Gebühren für Buchungen in fremden Reservationssystemen die grösste Steigerung.

Provisionskosten + 5,9%

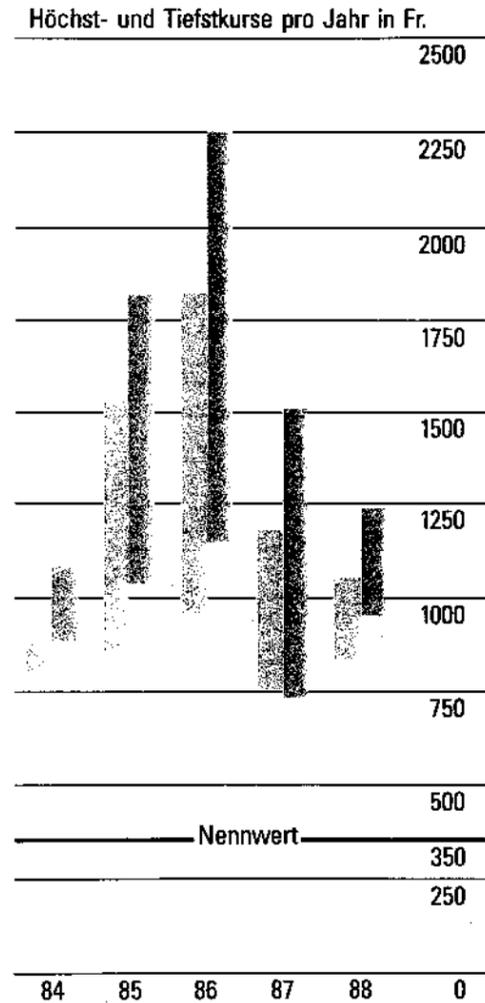
Mit einer Zunahme von 7% stiegen die Kommissionen für Kreditkartenorganisa-

tionen überdurchschnittlich. Im übrigen verändern sich die Provisionen mehr oder weniger ertragskonform.

Abschreibungen + 10,6%

Der erhöhte Abschreibungsbedarf ist primär die Folge der Flottenerneuerung: dem Ersatz von DC-9-Flugzeugen durch Fokker 100 sowie dem Zugang von 3 weiteren MD-81.

Kursentwicklung der Swissair-Aktien 1984-1988



Namenaktien
Inhaberaktien

Bilanz per 31. Dezember 1988 vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

8

| Aktiven (Vermögenswerte) | Anschaffungswert Anfangsbestand 1. 1. 1988 | Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs | Abgang: Verkauf/ Lagervermin- derung | Anschaffungswert Endbestand 31. 12. 1988 | Kumulative Abschrei- bungen bzw. Minder- bewertung | Buchwert 31. 12. 1988 | Buchwert 31. 12. 1987 |
|--|--|---------------------------------------|---|--|--|-------------------------------------|--------------------------|
| Anlagevermögen | | | | | | | |
| Immobilien | | | | | | | |
| Grundstücke | 42 877 | - | - | 42 877 | 5 733 | 37 144 | 37 144 |
| Bauten und bauliche Einrichtungen | 681 357 (724 234) | 33 533 (33 533) | 9 326 (9 326) | 705 564 (748 441) | 458 307 (464 040) | 247 257 (284 401) | 246 387 (283 531) |
| (Versicherungswert exkl. Grundstücke 889 Mio. Fr.) | | | | | | | |
| Flugzeugpark | | | | | | | |
| Flugzeuge | 2 661 508 | 368 046 | 152 140 | 2 877 414 | 1 822 571 | 1 054 843 | 962 243 |
| Reservetriebwerke | 110 085 | - | 15 456 | 94 629 | 62 698 | 31 931 | 52 202 |
| Flugzeugsatzteile und Halbfabrikate | 369 798 (3 141 391) | 28 042 (396 088) | 18 472 (186 068) | 379 368 (3 351 411) | 309 171 (2 194 440) | 70 197 (1 156 971) | 78 181 (1 092 626) |
| (Versicherungswert 3057 Mio. Fr.) | | | | | | | |
| Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge | | | | | | | |
| Informations- verarbeitungsanlagen | 155 158 | 45 893 | 26 758 | 174 293 | 111 146 | 63 147 | 53 605 |
| Fahrzeuge | 104 211 | 10 115 | 5 196 | 109 130 | 80 731 | 28 399 | 29 288 |
| Übrige Einrichtungen | 303 182 (562 551) | 26 951 (82 959) | 9 881 (41 835) | 320 252 (603 675) | 223 643 (415 520) | 96 609 (188 155) | 100 686 (183 579) |
| (Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 816 Mio. Fr.) | | | | | | | |
| Beteiligungen | 159 745 | 364 626 | 12 | 524 359 | 48 868 | 475 491 | 122 182 |
| Vorauszahlungen für Flugzeuge und übrige Anlagen | | | | | | 508 649 | 529 839 |
| Total Anlagevermögen | | | | | | 2 613 667 | 2 211 757 |
| Umlaufvermögen | | | | | | | |
| Materialbestände (Versicherungswert 170 Mio. Fr.) | 156 492 | 22 783 | 11 402 | 167 873 | 115 612 | 52 261 | 44 596 |
| Bankkonto reservierte Aktien | | | | | | 27 544 | 27 734 |
| Debitoren und trans. Aktiven | | | | | | 788 346 | 680 017 |
| Verfügbare Mittel | | | | | | | |
| Wertschriften | | | | | | 389 239 | 311 276 |
| Kurzfristige Geldanlagen | | | | | | 909 963 | 1 007 785 |
| Bankguthaben und Gelder unterwegs | | | | | | 79 913 | 107 783 |
| Kassen und Postcheck | | | | | | 8 367 | 8 006 |
| | | | | | | (1 387 482) | (1 434 850) |
| Total Umlaufvermögen | | | | | | 2 255 633 | 2 187 197 |
| Bilanzsumme | | | | | | 4 869 300 | 4 398 954 |

9

| Passiven (Kapitalquellen) | Buchwert 31. 12. 1988 | Buchwert 31. 12. 1987 |
|--|--------------------------|--------------------------|
| Eigenkapital | | |
| Aktienkapital | | |
| Namenaktien | 424 731 | 424 731 |
| Inhaberaktien | 190 640 | 190 640 |
| | (615 371) | (615 371) |
| Reserven | | |
| Allgemeine | | |
| aus Gewinnzuweisung | 137 236 | |
| aus Agio | 203 438 | |
| aus Genussscheinen | 31 326 | |
| | 372 000 | 364 018 |
| Spezielle | 147 000 | 137 000 |
| | (519 000) | (501 018) |
| Total Eigenkapital | 1 134 371 | 1 116 389 |
| Fremdkapital | | |
| Langfristige Schulden | | |
| Obligationenanleihen | 1 283 601 | 983 601 |
| Bankdarlehen | 75 000 | 75 000 |
| Übrige langfristige Schulden | 153 100 | 163 100 |
| | (1 511 701) | (1 221 701) |
| Kurzfristige Schulden | | |
| Dividenden und Obligationenzinsen | 2 984 | 4 231 |
| Kreditoren und transitorische | | |
| Passiven | 1 050 272 | 955 603 |
| Personaldepositenkasse | 112 821 | 100 534 |
| | (1 166 077) | (1 060 368) |
| Noch nicht eingelöste Transportdokumente | 670 287 | 640 611 |
| Total Fremdkapital | 3 348 065 | 2 922 680 |
| Rückstellungen und Wertberichtigungen | | |
| | 305 176 | 282 745 |
| Verfügbarer Gewinn | | |
| Gewinnvortrag aus Vorjahr | 5 588 | 5 040 |
| Reingewinn des Jahres | 76 100 | 72 100 |
| Total verfügbarer Gewinn | 81 688 | 77 140 |
| Bilanzsumme | | |
| Eventualverpflichtungen | 111 703 | 76 855 |

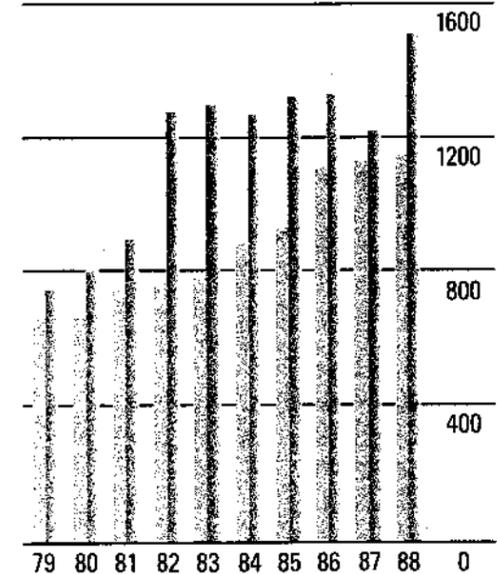
Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital 1979-1988

Verhältnis Fremdkapital zu Eigenkapital

2,0



in Mio. Fr.



■ Eigenkapital
■ Fremdkapital

Erläuterungen zur Bilanz

10

Allgemeines

Die Bilanzsumme stieg um eine halbe auf 4,9 Milliarden Franken. Das Anlagevermögen nahm um rund 400 Mio. zu und erreichte 54% der Vermögenswerte (Vorjahr 50%). Es ist vollständig durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert.

Aktiven

Immobilien

Zusammensetzung der Bauten und baulichen Einrichtungen:

| | | Anschaffungs- werte Mio. Fr. | Buch- werte Mio. Fr. |
|----------------------------|---------|------------------------------------|----------------------------|
| Eigene Bauten | Schweiz | 434 | 163 |
| | Ausland | 59 | 19 |
| Einbauten in Mietobjekten | Schweiz | 71 | 7 |
| | Ausland | 84 | 0 |
| Im Bau befindliche Objekte | | 58 | 58 |
| Gemäss Bilanz | | 706 | 247 |

Von den 1988 getätigten 34 Mio. Franken Neuinvestitionen betreffen 20 Mio. Franken das im Bau befindliche Verwaltungszentrum am Flughafen Genf.

Flugzeugpark

Der Zuwachs von 396 Mio. Franken resultiert aus dem Neuzugang von 3 MD-81- und 8 Fokker-100-Flugzeugen einschliesslich der dafür benötigten Flugzeugwechselteile. Die Abschreibungen auf dem Flugzeugpark betragen 1988 233 Mio. Franken. Der Buchwert beträgt wie im Vorjahr 35% des Anschaffungswertes.

Im Bilanzausweis nicht enthalten sind die durch langfristige Lease-Verträge gemieteten 3 Boeing 747-Flugzeuge und 1 MD-81. Deren Anschaffungswert entspricht einem Investitionsbetrag von rund 570 Mio. Franken. Die noch offenen Kapitalverpflichtungen betragen 180 Mio. Franken.

Beteiligungen

Zusammensetzung der Buchwerte der Beteiligungen:

| | | 1988 Mio. Fr. | 1987 Mio. Fr. |
|-----------------------|--------------------------|------------------|------------------|
| Tochtergesellschaften | | 172 | 122 |
| | Minderheitsbeteiligungen | 303 | 0 |
| | | 475 | 122 |
| Aufteilung nach: | Inland | 283 | 122 |
| | Ausland | 192 | 0 |

11

Die Beteiligungen an Tochtergesellschaften stiegen durch die Kapitalerhöhung der Swissair Beteiligungen AG. Die neuen Minderheitsbeteiligungen betreffen Crossair, Covia, Galileo und AUA.

Materialbestände

Inventarbestände zu Anschaffungswerten

| | 1988 Mio. Fr. | 1987 Mio. Fr. |
|--|------------------|------------------|
| Technisches Verbrauchsmaterial | 69 | 72 |
| Technische Dritteleistungen in Arbeit | 44 | 29 |
| Bordverpflegungs- und Taxfree-Material | 39 | 41 |
| Übriges Material | 16 | 14 |
| | 168 | 156 |

Bankkonto reservierte Aktien

| Zusammensetzung | 1988 Mio. Fr. |
|--|------------------|
| 44 753 Aktien für Mitarbeiter | 15,6 |
| 33 943 Aktien für Optionsanleihe der Swissair Finance (B.V.I.) Ltd. | 11,9 |
| | 27,5 |

Debitoren und transitorische Aktiven

| Zusammensetzung | 1988 Mio. Fr. | 1987 Mio. Fr. |
|---|------------------|------------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 524 | 464 |
| Forderungen gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe | 43 | 26 |
| Andere Guthaben | 133 | 99 |
| Transitorische Aktiven | 88 | 91 |
| | 788 | 680 |

Kundenrisiken sind hier nicht berücksichtigt; es besteht dafür auf der Passivseite eine entsprechende Rückstellung.

Knapp 50% der offenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betreffen die Fakturierung an andere Luftverkehrsgesellschaften aus dem Dezembergeschäft.

In der Rubrik «Andere Guthaben» sind die Finanzierungsbeiträge an KSSU-Partner im Rahmen der technischen Zusammenarbeitsverträge enthalten. Die Erhöhung ist auf die Einführung der Fokker 100 zurückzuführen, deren Zelle bei der KLM überholt wird.

Verfügbare Mittel

Die *kurzfristigen Geldanlagen* weisen folgende Fälligkeiten auf:

| | Mio. Fr. |
|-----------------|----------|
| 1989 | 367 |
| 1990 | 323 |
| 1991 und später | 220 |
| | 910 |

Diese Geldanlagen sowie die *Wertschriften* von 389 Mio. Franken sind zu 92% in Schweizer Franken angelegt. Die *Wertschriften* sind frei verfügbar.

Passiven**Eigenkapital**

Dividendenberechtigtes Eigenkapital per Ende 1988

| | Anzahl | Mio. Fr. |
|---|-----------|----------|
| Aktien | | |
| Nominal zu 350 Fr. | 1 758 204 | 615.4 |
| - Reserviert für Optionsanleihe und Mitarbeiter | - 78 696 | - 27.6 |
| Dividendenberechtigigt | 1 679 508 | 587.8 |
| Genussscheine, ohne Nennwert | | |
| - Ausgegeben | 496 630 | |
| - Reserviert für Optionsanleihe | - 340 000 | |
| Dividendenberechtigter Wert, auf der rechnerischen Basis von 70 Fr. je Genussschein, d. h. 1/3 einer Aktie festgelegt | 156 630 | 11.0 |
| Total dividendenberechtigtes Eigenkapital | | 598.8 |

Die im Vergleich zum Vorjahr geringe Erhöhung um 0,2 Mio. Franken folgt aus der Abgabe von Mitarbeiteraktien. Die *Reserveerhöhung* von total 18 Mio. Fr. ist auf die Speisung aus dem letztjährigen Gewinn sowie auf eine Dotierung der speziellen Reserven (10 Mio. Franken) aus freigewordenen Rückstellungen zurückzuführen.

Langfristige Schulden

Mit der Zunahme von 290 Mio. Franken hat sich das Verhältnis zwischen Eigenkapital und langfristigem Fremdkapital von 1:1,1 auf 1:1,3 verändert.

Zusammensetzung der Obligationen-
anleihen und Privatplazierungen:

| | | |
|--------|---------------|-------------|
| 5 1/2% | 50,0 Mio. Fr. | 1982-1990 P |
| 4 1/4% | 80,0 Mio. Fr. | 1979-1991 |

- 1) Optionsanleihen
 - 2) Variabler Zinssatz (zurzeit 4 1/8%)
 - 3) Ab 1990 variabler Zinssatz
 - 4) Ab 2000 variabler Zinssatz
- P Privatplazierungen

1 283,6 Mio. Fr.

Kreditoren und transitorische Passiven

| Zusammensetzung | 1988 Mio. Fr. | 1987 Mio. Fr. |
|---|------------------|------------------|
| Schulden aus Lieferungen und Leistungen | 204 | 205 |
| Schulden gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe | 14 | 12 |
| Andere Schulden | 117 | 108 |
| Transitorische Passiven | 715 | 631 |
| | 1050 | 956 |

Die Zunahme um 94 Mio. Franken ist fast ausschliesslich der transitorischen Rechnungsabgrenzung zuzuschreiben. Ein allgemein schleppender Rechnungseingang kann nicht festgestellt werden.

In der Rubrik «Andere Schulden» sind die erhaltenen Finanzierungsbeiträge von KSSU-Partnern im Rahmen der technischen Zusammenarbeit enthalten. Die Schulden gegenüber Personalvorsorgeeinrichtungen betragen 1 Mio. Franken.

Wie im Vorjahr wurden keine kurzfristigen Bankkredite beansprucht.

**Noch nicht eingelöste
Transportdokumente**

Die Erhöhung der ausstehenden Transportverpflichtungen um 30 Mio. Franken ist umsatzbedingt.

**Rückstellungen
und Wertberichtigungen**

Diese Position deckt hauptsächlich Währungs- und Kundenrisiken ab. Die gegenüber dem Vorjahr als Folge der Wechselkursveränderungen durchwegs höher bewerteten Guthaben in Fremdwährung wurden hier entsprechend wertberichtigt. Der Anstieg der gesamten Rückstellungen und Wertberichtigungen um 22 Mio. Franken ist mehrheitlich diesem Umstand zuzuschreiben.

Eventualverpflichtungen

| | 1988 Mio. Fr. | 1987 Mio. Fr. |
|--|------------------|------------------|
| Bürgschaftsverpflichtungen für Tochtergesellschaften | 50 | 38 |
| Garantiepflichtungen für Tochtergesellschaften | 33 | 35 |
| Garantiepflichtungen für eigene Belange | 29 | 4 |
| | 112 | 77 |

Die erhöhten Eventualverpflichtungen für eigene Belange stehen fast ausschliesslich im Zusammenhang mit dem Galileo-Distributionssystem.

Anträge des Verwaltungsrates

Zum Geschäftsjahr 1988 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 27. April 1989 die Anträge:

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1988 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1988 Entlastung zu erteilen;

| | Fr. | 1988 Fr. | 1987* Fr. |
|---|-----------|---------------------|--------------|
| 3. den Reingewinn 1988 von wie folgt zu verwenden: | | 76 100 000 | 72 100 000 |
| – Zuweisung an die allgemeinen Reserven | 8 000 000 | | |
| – Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair | 3 000 000 | – 11 000 000 | – 9 981 802 |
| Verbleibender Reingewinn | | 65 100 000 | 62 118 198 |
| Gewinnvortrag vom 1. Januar | | 5 588 089 | 5 040 331 |
| Zur Verfügung der Generalversammlung | | 70 688 089 | 67 158 529 |
| – Dividende von brutto Fr. 38.– pro Aktie auf 1 679 508 Namen- und Inhaberaktien (Inhaberaktie gegen Coupon Nr. 54) | | 63 821 304 | 60 442 704 |
| – Dividende von brutto Fr. 7.60 pro Genussschein auf 156 630 Genussscheinen (gegen Coupon Nr. 54) | | 1 190 388 | 1 127 736 |
| – Vortrag auf neue Rechnung | | 5 676 397 | 5 588 089 |

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt ab 2. Mai 1989 zur Auszahlung:

| Dividende 1988 | pro Aktie | pro Genussschein |
|----------------------------------|------------------|------------------|
| | Fr. 38.– | Fr. 7.60 |
| abzüglich 35% Verrechnungssteuer | Fr. 13.30 | Fr. 2.65 |
| netto | Fr. 24.70 | Fr. 4.95 |

* Beschluss der Generalversammlung vom 28. April 1988.

Bericht der Kontrollstelle

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

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

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1988 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

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

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.

Zürich, 16. März 1989

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Prof. Dr. C. Helbling
dipl. Bücherexperte

H. Rau
dipl. Bücherexperte

Aktien- und Dividenden-Kennziffern

(in Franken)

| Geschäftsjahr | Ausgewiesener Reingewinn je Aktie ¹ (vor ausserordentlichen Abschreibungen) | Selbstfinanzierung je Aktie ¹ vor Gewinnverteilung | Ausgewiesenes Eigenkapital je Aktie ¹ | Dividende je Aktie ² | je Genussschein ³ | Bezugsrechte Namenaktie | Inhaberaktie |
|------------------------------|--|---|--|---------------------------------|------------------------------|-------------------------|--------------|
| 1979 | 67.77 | 217 | 539 | 35.00 | | | |
| 1980 | 38.24 | 188 | 542 | 35.00 | | | |
| 1981 | 60.19 | 218 | 539 | 35.00 | | 21.00 | 29.00 |
| 1982 | 28.43 | 218 | 542 | 25.00 | | | |
| 1983 | 59.86 | 280 | 552 | 35.00 | | | |
| 1984 | 61.36 | 291 | 566 | 35.00 | | 18.00 | 34.00 |
| 1985 | 73.25 | 261 | 585 | 38.00 | | | |
| 1986 | 37.72 | 214 | 634 | 33.00 | 6.60 | 36.00 | 54.00 |
| 1987 | 59.70 | 271 | 644 | 36.00 | 7.20 | | |
| 1988 | 67.86 | 308 | 687 | 38.00 | 7.60 | | |
| Durchschnitt 10 Jahre | | | | 34.50 | 7.13 | 7.50 | 11.70 |

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

² Dem Namenaktionär wird zusätzlich ein Flugbon pro Aktie im Wert von Fr. 15.– abgegeben (bis 1983 Fr. 10.–).

³ Genussscheine Durchschnitt 3 Jahre.

Kapitalflussrechnung 1988

16

| Herkunft der Mittel | 1988 Mio. Fr. | 1987 Mio. Fr. | 1987 Mio. Fr. |
|--|------------------|------------------|------------------|
| Innenfinanzierung: | | | |
| Selbstfinanzierung | | | |
| Reingewinn des Berichtsjahres | 76.1 | 72.1 | |
| Abschreibungen | 342.0 | 303.0 | |
| Rückstellung Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven | 109.5 | 87.7 | 462.8 |
| Andere Mittelzugänge | | | |
| Buchwerte der verkauften Anlagen | 42.4 | 2.7 | |
| Abnahme Debitoren und transitorische Aktiven | - | 86.4 | 89.1 |
| Fremdfinanzierung: | | | |
| Obligationenanleihen und Privatplazierungen | 300.0 | 200.0 | |
| Zunahme kurzfristiger Schulden und nicht eingelöster Transportdokumente | 135.4 | - | 200.0 |
| Gesamtzugang an Mitteln | 1005.4 | | 751.9 |
| Verwendung der Mittel | | | |
| Vermehrung Anlagevermögen: | | | |
| Immobilien | 33.0 | 37.5 | |
| Flugzeugpark | 394.7 | 194.3 | |
| Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge | 81.6 | 84.6 | |
| Beteiligungen | 364.6 | 7.0 | |
| Vorauszahlungen | - 21.2 | 29.0 | 352.4 |
| Vermehrung Umlaufvermögen: | | | |
| Debitoren und verfügbare Mittel | 61.0 | 10.5 | |
| Übriges Umlaufvermögen | 18.1 | 20.8 | 31.3 |
| Verminderung Fremdkapital: | | | |
| Flugzeugkredite und Privatplatzierung | - | 298.7 | |
| Übrige Schulden | 10.0 | 11.1 | 309.8 |
| Gewinnausschüttung für Vorjahr | | 63.6 | 58.4 |
| Total Verwendung der Mittel | 1005.4 | | 751.9 |

Der gesamte Mittelfluss übertraf erstmals seit 1983 die Milliardengrenze. Die Bruttoselbstfinanzierung stieg gegenüber dem Vorjahr um 65 Mio. Franken oder um 14% und bildet rund die Hälfte des Mittelzuflusses.

Die kurzfristige Schuldzunahme resultierte primär aus Rechnungsabgrenzungsposten.

Die Neuinvestitionen erreichten mit 853 Mio. Franken einen neuen Jahresrekord. Wesentlichen Anteil daran (43%) hatten die bereits verschiedentlich erwähnten Beteiligungsengagements. Die Nettoselbstfinanzierung (nach Gewinnausschüttung) belief sich deshalb nur auf 54% der Investitionen.

Wertschöpfungsrechnung 1988

17

Wertschöpfung der Swissair weltweit in Mio. Franken:

| | 1988 | 1987 | 1986 | 1985 | 1984 |
|--------------------------------|-------------|-------|-------|-------|-------|
| Unternehmungsleistung | 4294 | 4012 | 4039 | 4362 | 4020 |
| - Vorleistungen | 2182 | 2059 | 2145 | 2446 | 2242 |
| - Ordentliche Abschreibungen | 302 | 273 | 276 | 269 | 268 |
| Nettowertschöpfung | 1810 | 1680 | 1618 | 1647 | 1510 |
| in % der Unternehmungsleistung | 42 | 42 | 40 | 38 | 38 |
| Fr. pro Mitarbeiter | 97400 | 93800 | 91600 | 95500 | 90700 |

Die Nettowertschöpfung zeigt den von der Swissair in einem Jahr weltweit geschaffenen Wertzuwachs.

Die *Unternehmungsleistung* setzt sich zusammen aus den Gesamterträgen sowie den direkt geäußerten Reserven. In den *Vorleistungen* sind alle von Dritten bezogenen Güter und Dienstleistungen enthalten. Die wichtigsten sind: Treibstoffe, technisches Material, Bodenorganisationsdienste und Verpflegungsgüter.

Die in den letzten Jahren verzeichnete anteilmässige Zunahme der *Nettowertschöpfung* auf 42% ist primär auf gesunkene Treibstoffpreise zurückzuführen.

Die Nettowertschöpfung je Mitarbeiter konnte im vergangenen Jahr um rund 4% auf 97400 Franken gesteigert werden.

Verteilung der Wertschöpfung in %:

| | 1988* | 1987 |
|--------------------------------|-------|------|
| an Mitarbeiter | 85.0 | 85.1 |
| an Staat | 3.8 | 3.9 |
| an Kreditgeber | 4.4 | 4.5 |
| an Kapitalgeber | 3.6 | 3.7 |
| verbleibt für die Unternehmung | 3.2 | 2.8 |

* nach beantragter Gewinnverteilung

85% der Wertschöpfung gehen an unsere *Mitarbeiter*.

In den Leistungen an den *Staat* sind Steuern, Zölle usw. enthalten, jedoch nicht Landtaxen und Überflugkosten. Diese werden als Vorleistungen behandelt.

Aufgrund der beantragten Dividendenerhöhung bleibt der Anteil der *Kapitalgeber* an der Wertschöpfung praktisch unverändert.

Der in der *Unternehmung* zurückbehaltene Anteil schliesst die ausserordentlichen Abschreibungen ein. Die Anteilserhöhung ist dem im Vergleich zum Vorjahr um 10 Mio. Franken höheren Betrag zuzuschreiben.

Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

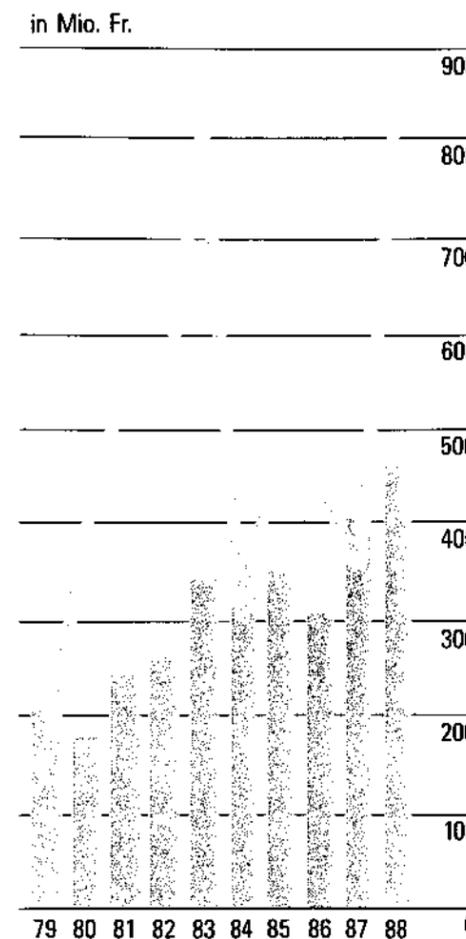
| Verkehrsleistungen | | 1988 | 1987 | 1986 | 1985 | 1984 | 1983 | 1982 | 1981 | 1980 | 1979 |
|---|------------------------------|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|-------------------------------|--------|--------|
| Flugstunden | | 173835 | 155211 | 150576 | 141507 | 139228 | 143091 | 145557 | 143149 | 144637 | 139362 |
| Angebotene tkm | in Mio. | 3621.4 | 3381.7 | 3240.5 | 3020.3 | 2941.8 | 2794.6 | 2647.1* | 2555.9 | 2512.0 | 2315.0 |
| Ausgelastete tkm | in Mio. | 2303.6 | 2152.6 | 2010.0 | 1947.5 | 1875.2 | 1781.7 | 1657.4* | 1533.1 | 1428.2 | 1364.2 |
| Ausgelastete Passagier-tkm | in Mio. | 1439.8 | 1367.9 | 1286.8 | 1261.3 | 1194.3 | 1199.1 | 1157.4* | 1042.8 | 974.7 | 928.8 |
| Ausgelastete Fracht-tkm | in Mio. | 813.9 | 733.8 | 674.2 | 636.9 | 634.1 | 540.4 | 461.7 | 453.7 | 421.9 | 408.1 |
| Ausgelastete Post-tkm | in Mio. | 49.9 | 51.0 | 49.0 | 49.3 | 46.8 | 42.2 | 38.3 | 36.6 | 31.6 | 27.3 |
| Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs | in % | 63.9 | 63.9 | 62.2 | 64.7 | 63.9 | 63.8 | 62.7* | 60.0 | 56.9 | 59.0 |
| Nutzwelle ¹ | in % | 63.7 | 63.4 | 63.6 | 64.0 | 63.6 | 63.8 | 64.1* | 60.6 | 58.3 | 58.5 |
| Flugbetriebskosten je angebotener tkm | in Fr. | -88 | -90 | -97 | 1.12 | 1.06 | 1.03 | 1.07* | 1.05 | -93 | -83 |
| Sitzplatzbelegung | in % | 63.6 | 63.7 | 62.2 | 64.6 | 62.7 | 63.7 | 63.3 | 65.4 | 62.1 | 63.5 |
| Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge | | 18584 | 17908 | 17657 | 17262 | 16652 | 16147 | 15997 | 15494 | 15356 | 15009 |
| Teilzeitbeschäftigte: | ab 1982 stundenweise erfasst | | | | | | | | bis 1981 als Halbe mitgezählt | | |
| Erträge und Kosten | in Mio. Fr. | | | | | | | | | | |
| Verkehrserträge | | 3294.3 | 3153.9 | 3185.3 | 3514.8 | 3247.0 | 2976.2 | 2878.2 | 2760.2 | 2367.3 | 1989.6 |
| Diverse Erträge | | 990.1 | 849.6 | 845.6 | 839.5 | 764.9 | 718.0 | 661.9 | 629.7 | 532.5 | 500.4 |
| Gesamterträge | | 4284.4 | 4003.5 | 4030.9 | 4354.3 | 4011.9 | 3694.2 | 3540.1 | 3389.9 | 2899.8 | 2490.0 |
| Gesamtkosten (ohne Abschreibungen) | | 3866.3 | 3628.4 | 3690.4 | 3971.8 | 3653.2 | 3362.9 | 3282.6 | 3127.6 | 2697.5 | 2260.6 |
| Bruttoergebnis | | 418.1 | 375.1 | 340.5 | 382.5 | 358.7 | 331.3 | 257.5 | 262.3 | 202.3 | 229.4 |
| Abschreibungen | ordentliche | 302 | 273 | 276 | 269 | 268 | 250 | 219 | 183 | 158 | 151 |
| | ausserordentliche | 40 | 30 | 303.0 | - | 276.0 | 45 | 314.0 | 30 | 298.0 | 25 |
| Reinergebnis | | 76.1 | 72.1 | 64.5 | 68.5 | 60.7 | 56.3 | 38.5 | 54.3 | 44.3 | 50.4 |
| Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung) | | | | | | | | | | | |
| Bilanzsumme | in Mio. Fr. | 4869.3 | 4399.0 | 4461.3 | 4347.7 | 4106.5 | 3814.0 | 3582.8 | 3089.8 | 2743.8 | 2544.9 |
| Aktiven | | | | | | | | | | | |
| Anlagevermögen | | 2613.7 | 2211.8 | 2208.3 | 2110.2 | 2072.5 | 2116.4 | 1646.8 | 1367.3 | 1067.5 | 837.8 |
| Umlaufvermögen | | 2255.6 | 2187.2 | 2253.0 | 2237.5 | 2034.0 | 1697.6 | 1936.0 | 1722.5 | 1676.3 | 1707.1 |
| Passiven | | | | | | | | | | | |
| Aktienkapital | | 615.4 | 615.4 | 615.4 | 568.3 | 568.3 | 506.7 | 506.7 | 506.7 | 448.5 | 448.5 |
| Reserven | | 527.0² | 509.0 | 492.0 | 358.0 | 315.0 | 270.0 | 257.0 | 238.0 | 218.0 | 213.0 |
| Fremdkapital | | 3416.0² | 2986.3 | 3090.9 | 3144.5 | 2943.5 | 2803.3 | 2603.9 | 2159.0 | 1901.9 | 1717.7 |
| Rückstellungen | | 305.2 | 282.7 | 258.0 | 271.2 | 274.6 | 229.4 | 211.6 | 182.0 | 171.5 | 159.8 |
| Gewinnvortrag | | 5.7² | 5.6 | 5.0 | 5.7 | 5.1 | 4.6 | 3.6 | 4.1 | 3.9 | 5.9 |

¹ Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

² Vorbehältlich Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

* Ab 1982 geänderte statistische Zuladungen

Investitionen und Selbstfinanzierung 1979-1988



Investitionen
Selbstfinanzierung netto

Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen

20

Beteiligungen der Swissair

| (Stand 31. 12. 1988) | Anteil am Gesellschaftskapital | Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten |
|---|--------------------------------|--|
| Austrian Airlines, Wien (AUA)* | 3.3% | AUS 1 800 000 |
| Balair AG, Basel (Stimmrecht: 57%) | 48.8% | SFR 84 000 |
| Covia Corporation, Rosemont, Ill., USA | 11.3% | US\$ 223 436 |
| Crossair AG, Basel (Stimmrecht 41%) | 38.4% | SFR 160 000 |
| CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin (Stimmrecht 52%) | 38.2% | SFR 29 461 |
| Swissair Beteiligungen AG, Zürich | 100 % | SFR 150 000 |
| The AirPlus Company Ltd., London | 13.4% | UK£ 3 823 |
| The Galileo Company Ltd., Swindon, England | 13 % | UK£ 40 000 |
| Diverse kleine Beteiligungen. | | |

* Im Einvernehmen mit der AUA ist vorgesehen, unseren Kapitalanteil im Rahmen des nächsten Privatisierungsschrittes zu erhöhen.

21

Beteiligungen der Swissair Beteiligungen AG

| (Stand 31. 12. 1988) | Anteil am Gesellschaftskapital | Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten |
|---|--------------------------------|--|
| Hotels | | |
| - Swissair Nestlé Swissôtel AG, Kloten | 51 % | SFR 1 500 |
| - Sodereal Holding SA, Genf (Hotelbeteiligungen in Amsterdam, Basel, Lausanne und Montreux) | 49 % | SFR 55 600 |
| - SNH-Finanzierungen AG, Hergiswil/NW (Hotels Drake, New York; Lafayette, Boston; Swiss Grand, Chicago) | 50 % | SFR 700 |
| - Hotel International AG, Zürich | 37.2% | SFR 20 000 |
| - Lensa Ltd., Seoul (The Swiss Grand Hotel) | 20 % | WON 23 895 000 |
| Verpflegung: | | |
| - ICS International Catering Services AG, Kloten | 100 % | SFR 1 650 |
| - Airst GmbH, Wien | 50 % | AUS 10 000 |
| - Buenos Aires Catering SA | 45 % | ARA 14 062 |
| - Iber-Swiss Catering SA, Madrid | 30 % | PTS 500 000 |
| - Johannesburg Catering Services Ltd. | 100 % | SAR 17.5 |
| - Relatour SARL, Mulhouse | 25 % | FFR 100 |
| - SERCO Ltd., Kairo | 3.2% | EG£ 943 |
| - SEFCO Ltd., Kairo | 6.5% | EG£ 1 320 |
| - Prohotel Wäscherei AG, Kloten | 27.6% | SFR 500 |
| Liegenschaften und Verwaltungen: | | |
| - Uto Holding und Beteiligungen AG, Zürich | 75 % | SFR 1 200 |
| - Hiro-Swissair GmbH, Wien | 65 % | AUS 168 000 |
| - «Am Stadtpark» GmbH, Wien | 65 % | AUS 32 000 |
| Golf-Unternehmen: | | |
| - IGR Holding AG, Zug (International Golf and Country Residences) | 100 % | SFR 200 |
| Übrige: | | |
| - Bowers Comp. Inc., Panama | 13.1% | US\$ 1 226 |
| - Interconvention AG, Kloten | 100 % | SFR 200 |
| - Jacky Maeder AG, Basel | 98.2% | SFR 13 000 |
| - Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey | 33.3% | UK£ 12 000 |
| - Reisebüro Kuoni AG, Zürich (Stimmrecht 26.4%) | 38.6% | SFR 13 000 |
| - Swiss Center Inc., New York | 17 % | US\$ 500 |
| - Swiss Centre Ltd., London | 10.6% | UK£ 2 042 |
| - Swissair Finance Ltd., Tortola/B.V.I. | 100 % | US\$ 10 |
| - Swissair Photo + Vermessungen AG, Zürich | 100 % | SFR 2 000 |

sowie weitere Beteiligungen

Jahresrechnung der Swissair Beteiligungen AG

22

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1988 (in 1000 Franken)

| | 1988 | 1987 |
|--|---------------|--------|
| Erträge | | |
| Dividenden | 8 096 | 7 663 |
| Zinserträge | 4 206 | 2 933 |
| Übrige Erträge | 2 728 | 13 935 |
| Total Erträge | 15 030 | 24 531 |
| Aufwand | | |
| Personalkosten | 2 540 | 1 980 |
| Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten | 2 169 | 722 |
| Finanzkosten | 4 651 | 4 455 |
| Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen | 9 360 | 7 157 |
| Bruttoergebnis | 5 670 | 17 374 |
| Abschreibungen und Rückstellungen | 5 476 | 10 949 |
| Reingewinn des Jahres | 194 | 6 425 |

Erläuterungen:

Die Swissair Beteiligungen AG weist ein gegenüber dem Vorjahr merklich reduziertes Ergebnis aus, da im Berichtsjahr keine Erträge aus Beteiligungsverkäufen realisiert wurden. Die Bildung von Rückstellungen musste insbesondere mit Rücksicht auf die hohen Anfangsinvestitionen bei der Golf-Gruppe vorgenommen werden. Der verbleibende Reingewinn lässt im Gegensatz zum Vorjahr keine Verzinsung des Aktienkapitals zu.

Die von Beteiligungsgesellschaften vereinnahmten Erträge fielen trotz negativer Währungseinflüsse vor allem in den Gruppen «Verpflegung» und «Liegenschaften und Verwaltungen» höher aus. Dividenden- und Zinserträge konnten gesamthaft um 1,7 Mio. Franken gesteigert werden. Mittels Refinan-

zierung gelang es, trotz der intensiven Akquisitionstätigkeit, die Erhöhung der Finanzkosten auf 4,4% zu limitieren. Hingegen ist ein Anstieg der übrigen Kosten als Folge personeller Verstärkungen der Organisation sowie ausserordentlicher Aufwendungen für Evaluationen zu verzeichnen.

23

Bilanz per 31. Dezember 1988, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

| | 31. 12. 1988 | 31. 12. 1987 |
|---|------------------|--------------|
| Aktiven | | |
| Anlagevermögen | | |
| Beteiligungen | 143 958 | 138 874 |
| Darlehen an Beteiligungsgesellschaften | 93 913 | 71 317 |
| Mobilien und Büromaschinen | 26 | 12 |
| | (237 897) | (210 203) |
| Umlaufvermögen | | |
| Flüssige Mittel | 2 056 | 97 |
| Festgelder | 65 200 | - |
| Debitoren und transitorische Aktiven | 1 488 | 1 684 |
| | (68 744) | (1 781) |
| Bilanzsumme | 306 641 | 211 984 |
| Passiven | | |
| Eigenkapital | | |
| Aktienkapital | 150 000 | 100 000 |
| Reserven | 1 400 | 1 000 |
| | (151 400) | (101 000) |
| Fremdkapital | | |
| Darlehen von Swissair | 22 500 | 2 000 |
| Übrige Darlehen | 91 919 | 64 144 |
| Kreditoren und transitorische Passiven | 3 821 | 1 297 |
| | (118 240) | (67 441) |
| Delkredere und andere Rückstellungen | 35 380 | 35 716 |
| Verfügbare Gewinn | | |
| Gewinnvortrag aus dem Vorjahr | 1 427 | 1 402 |
| Reingewinn | 194 | 6 425 |
| | (1 621) | (7 827) |
| Bilanzsumme | 306 641 | 211 984 |

Eventualverpflichtungen:

Nicht einbezahlte Gesellschaftsanteile und Garantieverpflichtungen 120 Mio. Franken

Erläuterungen:

Im Berichtsjahr hat sich das Anlagevermögen netto um 28 Mio. Franken erhöht, wovon 23 Mio. Franken auf Aktionärsdarlehen entfallen. Im Hinblick auf die vorgenommene und geplante Expansion wurde das Aktienkapital im Dezember durch Ausgabe von 50 000 Namenaktien um 50 Mio. auf 150

Mio. Franken erhöht, was per Ende Jahr zu einer sehr hohen Liquidität führte. Als Folge der Schliessung der Computershops musste die Kapitalbasis der Swissair Photo und Vermessungen AG restrukturiert werden, wozu die vorhandenen Rückstellungen verwendet wurden.

Konsolidierte Kennzahlen der Swissair-Gruppe

24

| | 1988 | 1987 | Verän- derung in % |
|-----------------------|---------------|--------|--------------------------|
| | in Mio. Fr. | | |
| Umsatz | 4 554 | 4 276 | + 7 |
| Brutto- gewinn | 460 | 424 | + 8 |
| Bilanz- summe | 5 608 | 5 063 | + 11 |
| Eigenkapital | 1 307 | 1 284 | + 2 |
| Investitionen | 995 | 484 | + 106 |
| Personal- bestand* | 25 780 | 23 900 | + 8 |

* nach Massgabe der Führungs-
verantwortung

Konsolidierungsgrundlagen

Die konsolidierten Kennzahlen zur Bilanz und Erfolgsrechnung beruhen auf den Jahresrechnungen per 31. Dezember der zur Gruppe gehörenden Gesellschaften. Sie haben teilweise provisorischen Charakter. Die definitiven Zahlen dürften jedoch kaum wesentlich abweichen.

Anlagen und Vorräte sind zu den ausgewiesenen Buchwerten konsolidiert.

Konsolidierungskreis

Die konsolidierten Kennzahlen umfassen neben den Werten der Swissair AG alle in- und ausländischen Gesellschaften, bei denen die Swissair direkt oder indirekt über mehr als 50% der Stimmrechte verfügt (siehe Liste der Beteiligungen). Diese Werte werden vollkonsolidiert. Eine Ausnahme bildet die Jacky Maeder AG, bei welcher erst gegen Ende des Jahres die Mehrheitsbeteiligung erreicht wurde. Sie wird erst im kommenden Jahr in die Konsolidierung einbezogen.

Nicht konsolidierte Minderheitsbeteiligungen sind zu den Buchwerten der Beteiligung sowie mit den tatsächlich vereinnahmten Dividenden einbezogen.