



**swissair +**

**Geschäftsbericht 1989**

# Geschäftsbericht 1989

## Inhaltsverzeichnis

Auf einen Blick	
Sehr geehrte Aktionäre	
Chronik 1989	
Verwaltungsrat	
Verwaltung und Geschäftsleitung	
Geschäftsverlauf 1989	
Swissair	12
Die Swissair im Wettbewerb	14
Betrieb	18
Personelles	20
Balair	22
CTA	23
Swissair Beteiligungen AG (SBAG)	24
Übrige Beteiligungen der Swissair	28
Ausblick	30

Finanzielle Berichterstattung

(Anhang)

## Die Swissair-Gruppe

(Stand Ende 1989)

Wichtige Kennziffern	Swissair	Balair	CTA	SBAG*
Gesellschaftskapital Mio. Fr.	<b>709.2</b>	<b>98.0</b>	<b>29.5</b>	<b>150.0</b>
Swissair-Anteil		<b>48.9%</b>	<b>38.2%</b>	<b>100.0%</b>
Swissair-Stimmrechte		<b>57.0%</b>	<b>52.0%</b>	<b>100.0%</b>
Mitarbeiter	<b>19 296</b>	<b>445</b>	<b>142</b>	<b>7223**</b>
Anzahl Flugzeuge	<b>55</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	
Anzahl Flugstunden 1989	<b>188 124</b>	<b>15 479</b>	<b>8 425</b>	
Anzahl Hotels (in Betrieb)				<b>12</b>
Anzahl Cateringbetriebe	<b>3</b>		<b>1</b>	<b>25</b>
Brutto-Umsatz 1989 Mio. Fr.	<b>4 837</b>	<b>237</b>	<b>64</b>	<b>549</b>
Brutto-Gewinn 1989 Mio. Fr.	<b>463</b>	<b>30</b>	<b>13</b>	<b>72</b>
Investitionen 1989 Mio. Fr.	<b>877</b>	<b>7</b>	<b>41</b>	<b>128</b>

\* SBAG = Swissair Beteiligungen AG (nicht konsolidiert)

\*\* nach Massgabe der Führungsverantwortung

## Die Swissair

	1989	1988	Veränderung in %
<b>Verkehrsleistungen</b>			
Angebote tkm* (in 1000)	<b>3 751 635</b>	3 621 421	+ 3.6
Ausgelastete tkm* (in 1000)	<b>2 474 576</b>	2 303 629	+ 7.4
Etappenpassagiere	<b>8 620 341</b>	8 135 089	+ 6.0
Auslastung:			
– des regelmässigen Linienverkehrs	<b>66.2%</b>	63.9%	+ 2.3 P.
– Sitzauslastung	<b>65.3%</b>	63.6%	+ 1.7 P.
<b>Erfolgsrechnung (in 1000 Fr.)</b>			
Erträge	<b>4 837 094</b>	4 284 375	+ 12.9
Kosten	<b>4 374 394</b>	3 866 275	+ 13.1
Abschreibungen	<b>368 000</b>	342 000	+ 7.6
Reingewinn	<b>94 700</b>	76 100	+ 24.4
<b>Dividende</b>			
	Fr.	Fr.	
pro Aktie	40.—**	38.—	+ 5.3
pro Genussschein	8.—**	7.60	+ 5.3
<b>Bilanzübersicht (in Mio. Fr.)</b>			
Bilanzsumme	<b>5 908</b>	4 869	+ 21.3
Aktiven			
– Anlagevermögen	<b>3 113</b>	2 614	+ 19.0
– Umlaufvermögen	<b>2 795</b>	2 255	+ 23.9
Passiven			
– Eigenkapital	<b>1 436</b>	1 134	+ 26.6
– Langfristige Schulden	<b>1 904</b>	1 512	+ 25.9
– Übrige Passiven	<b>2 568</b>	2 223	+ 15.5

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

\*\* Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung



# S

## ehr geehrte Aktionäre

1989 war ausserhalb wie innerhalb der Swissair ein sehr bewegtes, ereignisreiches Jahr, gekennzeichnet von Auf- und Umbruch in verschiedensten Bereichen. Gleichzeitig entwickelte sich der Weltluftverkehr sehr positiv. Von der allgemein guten Konjunkturlage und einem weiter gestiegenen Reisebedürfnis konnte auch die Swissair profitieren; unsere hohen Erwartungen wurden verschiedentlich noch übertroffen.

Im Gegensatz zu früheren Jahren wirkte sich zudem die Wechselkursentwicklung günstig auf unser Resultat aus. Wir können Ihnen deshalb ein erfreuliches Jahresergebnis vorlegen. In Fortsetzung der ergebnisbezogenen Dividendenpolitik schlägt der Verwaltungsrat der Generalversammlung vom 26. April 1990 eine Ausschüttung von Fr. 40.- pro Aktie sowie von Fr. 8.- pro Genussschein vor.

Verwaltungsrat und Geschäftsleitung haben im Berichtsjahr für die Zukunft der Swissair bedeutungsvolle Weichen gestellt. Mit der amerikanischen Delta Air Lines, dem europäischen SAS und der asiatischen Singapore Airlines wurden weitreichende Kooperationen eingeleitet. Diese Allianzen zielen darauf ab, die Wettbewerbsfähigkeit der Swissair unter Wahrung ihrer Eigenständigkeit langfristig zu erhalten. Durch Ausweitung unseres Einzugsgebietes respektive durch Erweiterung unserer Angebotspalette und durch gezielte Produktivitätssteigerungen erwarten wir, dieses Ziel zu erreichen. Die Allianzen mit diesen drei Partnern erlauben den Ausbau globaler, qualitativ hochstehender Dienstleistungen.

Ein weiterer Markstein wurde mit der Aufnahme des regelmässigen Liniverkehrs nach Kalifornien gesetzt. Nach jahrelangen und teilweise zähen Verhandlungen konnte Los Angeles im Herbst 1989 in unser Streckennetz aufgenommen werden.

Im Frühjahr 1989 wurde die 22. MD-81 an uns abgeliefert. Im Herbst stiess eine 11. DC-10-30 zu unserer Flotte; dieses Flugzeug ist für zwanzig Monate zur Überbrückung von Produktionsengpässen eingemietet worden, welche durch die Ablieferungsverzögerungen bei unserem neuen Langstreckenflugzeug MD-11 entstehen.



*Baltensweiler*

Armin Baltensweiler  
Präsident des Verwaltungsrates

*O. Loepfe*

Otto Loepfe  
Präsident der Geschäftsleitung

Der Verwaltungsrat stimmte im Berichtsjahr einer für 1991 geplanten Erweiterung der Europa-Flotte um zwei MD-81-Flugzeuge zu.

Die zur Swissair-Gruppe gehörenden Charterfluggesellschaften Balair und CTA haben 1989 trotz zunehmender Konkurrenz erfreuliche Ergebnisse erwirtschaftet. Auch die in der Swissair Beteiligungen AG (SBAG) zusammengefassten Aktivitäten der ICS-Gruppe (Verpflegung) und der UTO-Gruppe (Liegenschaften und Verwaltungen) erbrachten positive Jahresergebnisse. Im Hotelgeschäft wurde Mitte 1989 eine Neuorientierung eingeleitet.

Zunehmend Sorgen bereiten uns die Kapazitätsengpässe verschiedener Flughäfen sowie bei den europäischen Flugsicherungsdiensten. Zusammen mit anderen Fluggesellschaften hat die Swissair zuhanden der zuständigen Behörden Vorschläge zur Optimierung der Luftraumkoordination in Europa ausgearbeitet mit dem Ziel, die planmässige und pünktliche Abwicklung der Flüge auch in verkehrsreichen Zeiten sicherzustellen.

Die Swissair-Gruppe hat sich auf die Herausforderungen des neuen Jahrzehnts vorbereitet. Wir sehen deshalb der Zukunft mit Zuversicht entgegen.

Zürich, den 14. März 1990

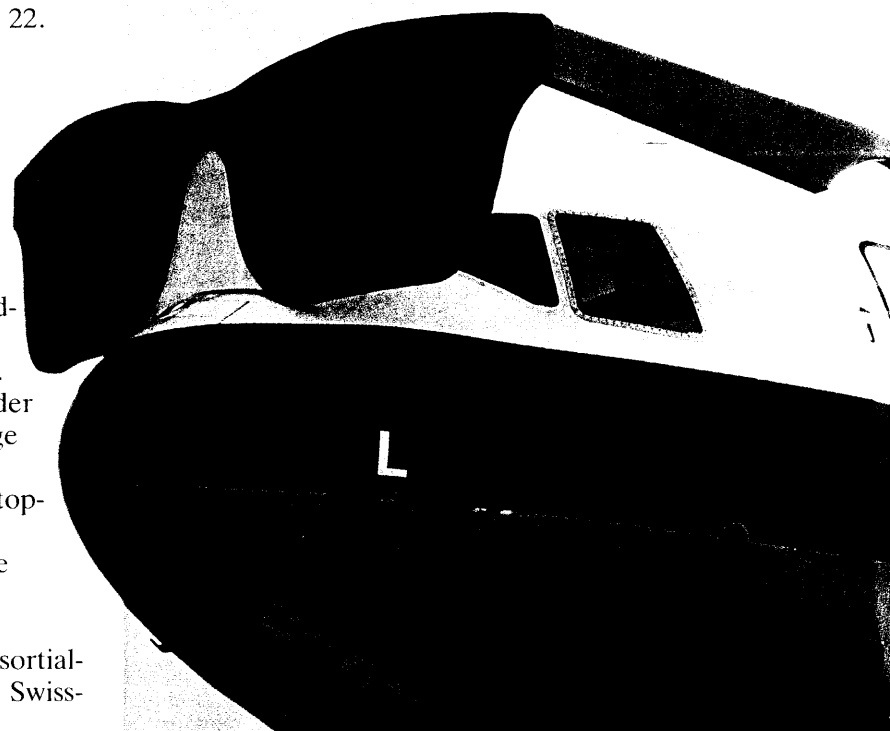


# C

## hronik 1989

27. Februar: Auszeichnung für Swissair als beste Fluggesellschaft durch das deutsche Magazin «Check-in»  
 5. März: Auszeichnung des Swissair-Films «Go West» durch die Internationale Tourismus-Börse Berlin  
 16. März: Vereinbarung Delta Air Lines/Swissair. Swissair bestellt 2 weitere MD-81  
 27. März: Aufnahme des regelmässigen Liniensverkehrs nach Lyon  
 28. März: Aufnahme des regelmässigen Liniensverkehrs nach Izmir und Ljubljana  
 1. April: Auszeichnung für Swissair als beste Fluggesellschaft durch das deutsche Magazin «Capital»  
 2. April: Ankunft der 22. Swissair MD-81  
 27. April: Swissair-Generalversammlung mit 4213 Aktionären  
 10. Mai: SBAG-Erwerb eines Aktienpakets von 23,8% an Euroactividade  
 22. Mai: Balair-Grundkapitalerhöhung um 14 auf 98 Mio. Fr.  
 23. Juni: Einweihung der Personal-Freizeitanlage in Sergy bei Genf  
 28. Juni: Erster Nonstop-Flug Zürich-Tokio auf der Sibirien-Route mit DC-10-30ER; Flugzeit 11.54 h.  
 Kündigung des Konsortialvertrages betreffend Swissôtel durch Nestlé AG  
 26. Juli: Letzter Frachtflug nach Glasgow  
 20. August: Ankunft der 4. CTA MD-87  
 12. September: Ausserordentliche Swissair-Generalversammlung mit 1389 Aktionären  
 28. September: Vereinbarung SAS/SR. Ankunft der gemieteten DC-10-30  
 1. Oktober: Auszeichnung für Swissair als beste Fluggesellschaft durch das britische Magazin «Executive Travel»  
 29. Oktober: Aufnahme des regelmässigen Liniensverkehrs nach Göteborg

1. November: Aufnahme des regelmässigen Liniensverkehrs nach Los Angeles  
 7. Dezember: Luftverkehrsabkommen Schweiz/Australien paraphiert  
 8. Dezember: Balair bestellt 3 A310-324  
 14. Dezember: Vereinbarung Singapore Airlines/Swissair  
 17. Dezember: Gründung Shannon Aerospace Ltd. mit Lufthansa und GPA



**L. A. – Here we come  
 Nach langen Verhandlungen  
 konnte am 1. November 1989  
 der regelmässige Liniensverkehr  
 nach Los Angeles aufgenommen  
 werden.**

# V

## erwaltungsrat

Im Vordergrund standen 1989 die Entscheide über Kooperationen mit ausgewählten Fluggesellschaften. Auf diesem Sektor konnte eine erste Kapitalverflechtung mit Delta Air Lines vorgenommen werden. Zu diesem Zweck berief der Verwaltungsrat im September eine ausserordentliche Generalversammlung ein, an der eine Erhöhung des Aktienkapitals zur Überlassung von 100 000 Inhaberaktien an Delta Air Lines beschlossen wurde.

Sodann befassten sich der Rat und vor allem sein Ausschuss intensiv mit der Swissair Beteiligungen AG (SBAG), insbesondere mit den Konzepten der Hotel- und der Golfgruppe.

Im September führte der Verwaltungsrat eine ganztägige Sitzung in Genf durch, wo er sich unter anderem über den Ausbau des Flughafens Cointrin und die lokalen Anliegen der Swissair orientieren liess. Mit Befriedigung konnte er

vom grossen Engagement des Genfer Regierungsrates für den Flughafen Kenntnis nehmen.

Am 21. März 1989 verstarb Herr Dr. Hans Werner Binz, Präsident der Generaldirektion PTT. Er gehörte dem Rat als Vertreter des Bundes seit 1981 an. In den acht Jahren seiner Mitgliedschaft setzte er sich engagiert und auf sympathische Weise für das Wohl unserer Gesellschaft ein. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Mit Datum der Generalversammlung 1990 läuft die Amtsdauer folgender Mitglieder ab:

**Dr. h.c. Pierre Arnold  
 Paul Antoine Hoeffliger  
 Dr. Rudolf Schneiter  
 Dr. Gaudenz Staehelin**

Gemäss Art. 13 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Zusammensetzung des Gesellschaftskapitals per Ende 1989	Anzahl Aktionäre	Prozentanteile
Namenaktien	47 554	65.7
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	71	21.9
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	658	7.0
Banken und Versicherungsgesellschaften	84	2.9
Fürsorgestiftungen und Pensionskassen	332	3.9
Privatpersonen	46 409	30.0
Inhaberaktien	14 000 (Schätzung)	34.3
Nennwertlose Genussscheine	174 232	-

Die Zahl der Namenaktionäre nahm um rund 9000, jene der Inhaberaktionäre um rund 6000 zu. Nebst der Erhöhung des Aktienkapitals ist dies unter anderem darauf zurückzuführen, dass Mitte 1989 allen Swissair-Angestellten eine Aktie abgegeben wurde. Die Zahl der Inhaberaktionäre basiert auf einer Umfrage bei Banken.

Kein Privataktionär besitzt mehr als 2% der Namenaktien. Von den Inhaberaktien befinden sich 100 000 Stück im Besitz von Delta Air Lines Holdings Inc.

# V

## erwaltung und Geschäftsleitung

### Verwaltungsrat

#### Präsident

**Armin Baltensweiler**

#### Vizepräsidenten

**Dr. Claude Barbey**,  
Präsident, Lacoray S.A.  
(bis 27. April 1989)

**Paul Antoine Hoeffiger**,  
Generaldirektor des  
Comptoir Suisse  
(seit 27. April 1989)

**Dr. Rudolf Schneider**,  
Mitglied der  
Konzernleitung der  
Ciba-Geigy AG

**Pierre-Yves Firmenich**,  
Präsident der  
Generaldirektion der  
Firmenich AG  
(seit 27. April 1989)

**Dr. Jean-Claude Gislign**,  
Generaldirektor,  
Publicitas Holding

**Rainer E. Gut**,  
Präsident des  
Verwaltungsrates  
der Schweizerischen  
Kreditanstalt

**Bénédict G. F. Hentsch**,  
Mitinhaber der Privat-  
bank Hentsch & Cie.  
(seit 27. April 1989)

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

\* **Dr. Kurt Jenny**,  
Regierungsrat (Basel)

**Max Kühne**,  
Generaldirektor und  
Mitglied des  
Ausschusses der  
Geschäftsleitung  
des Schweizerischen  
Bankvereins

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

\* **Jean-Philippe Maitre**,  
Regierungsrat (Genf)  
und Nationalrat

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

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

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

**Thomas Schmidheiny**,  
Präsident und  
Delegierter des  
Verwaltungsrates  
der Holderbank-  
Financière

**Frau Vreni Spoerry-Toneatti**,  
Nationalrätin

**Dr. Gaudenz Staehelin**,  
Präsident der Basler  
Handelskammer,  
Delegierter des  
Verwaltungsrates der  
UTC International AG  
und Grands Magasins  
Jelmoli S.A.

\* **Jakob Stucki**,  
Regierungsrat  
(Zürich)

**Robert Studer**,  
Präsident der  
Generaldirektion  
der Schweizerischen  
Bankgesellschaft

**Jacques Turrettini**,  
Mitglied des Verwal-  
tungsrates, SIP,  
Société genevoise  
d'Instruments  
de Physique

\* **Dr. Thomas Wagner**,  
Stadtpräsident  
von Zürich  
(seit 1. Januar 1989)

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

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

#### Ausschuss des Verwaltungsrates

**Armin Baltensweiler**,  
Präsident

**Dr. Claude Barbey**,  
Vizepräsident  
(bis 27. April 1989)

**Paul Antoine Hoeffiger**,  
Vizepräsident  
(seit 27. April 1989)

**Dr. Rudolf Schneider**,  
Vizepräsident

**Pier Felice Barchi**

**Dr. Hans Ulrich Baumberger**  
(seit 27. April 1989)

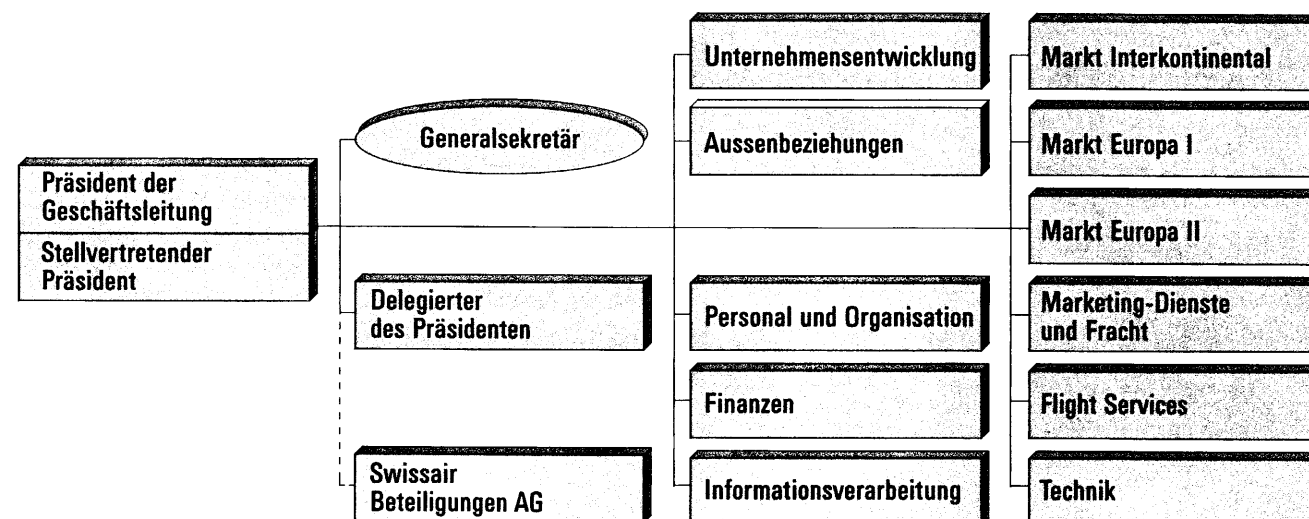
**Rainer E. Gut**

**Dr. Werner Latscha**

#### Kontrollstelle

**Schweizerische  
Treuhandgesellschaft,  
Zürich**

### Geschäftsleitung



#### Swissair

**Otto Loepfe**,  
Präsident der  
Geschäftsleitung

**Erich Geitlinger**,  
Stellvertretender  
Präsident,  
Aussenbeziehungen  
(bis 31. Dezember 1989)

**Werner Fuchs**,  
Generalsekretär

**Martin Junger**,  
Delegierter  
des Präsidenten

**Peter Oes**,  
Delegierter  
des Präsidenten  
(bis 30. November 1989)

**Rolf Krähenbühl**,  
Swissair  
Beteiligungen AG

**Stephan Fröhlich**,  
Unternehmens-  
entwicklung

**Paul M. Müller**,  
Aussenbeziehungen  
(seit 1. Januar 1990)

**Willy Walser**,  
Personal und  
Organisation

**Peter Nydegger**,  
Finanzen

**Peter König**,  
Informations-  
verarbeitung

**Robert Eglauf**,  
Markt  
Interkontinental

**Kurt Schmid**,  
Markt Europa I

**Paul Reutlinger**,  
Markt Europa II

**Peter Graf**,  
Marketing-Dienste  
und Fracht

**Paul Frei**,  
Flight Services

**Willi Schurter**,  
Technik

#### Balair

Präsident des  
Verwaltungsrates  
**Erich Geitlinger**

Direktions-  
vorsitzender  
**Fred Notter**

#### CTA

Präsident des  
Verwaltungsrates  
**Rolf Krähenbühl**

Direktions-  
vorsitzender  
**Rolf Kressig**

#### SBAG

Swissair  
Beteiligungen AG

Präsident des  
Verwaltungsrates  
**Robert Staubli**  
(bis 26. April 1989)

**Rolf Krähenbühl**  
(seit 26. April 1989)

Direktions-  
vorsitzender  
**Rolf Krähenbühl**

# Geschäftsverlauf 1989



1989 – Schulterschluss  
mit Delta Air Lines, Singapore  
Airlines und SAS  
Diese Allianzen ermöglichen  
den Aufbau eines weltumspan-  
nenden, in den USA, in Europa  
und im Fernen Osten abge-  
stützten Verbundnetzes zu-  
gunsten unserer Kunden sowie  
aller beteiligten Partner.



Das Geschäftsjahr 1989 hat mit einem guten Resultat abgeschlossen. Der Gesamtertrag stieg um 12,9% auf 4,8 Mia. Franken, während sich der Gesamtaufwand um 13,1% auf 4,4 Mia. Franken erhöhte. Daraus resultiert ein Bruttoergebnis von 462,7 Mio. Franken, das 10,7% über dem Vorjahr liegt. Dieses Ergebnis ermöglicht, nebst den um 7% auf 323 Mio. gestiegenen Abschreibun-

gen, zur weiteren Stärkung der Unternehmenssubstanz 45 Mio. Franken ausserordentlich abzuschreiben. Der verbleibende Reingewinn nahm um 18,6 Mio. auf 94,7 Mio. Franken zu.

Der Flugbetriebserfolg konnte erheblich verbessert werden, obwohl höhere Treibstoffpreise die Rechnung stark belasteten.

Mit einer Steigerung von 13,2% auf 849 Mio. Franken leisteten die Erträge aus Dritteleistungen wiederum einen wesentlichen Ergebnisbeitrag.

Im Gegensatz zu 1988 lag das Schwergewicht der unverändert hohen Investitionen im Berichtsjahr nicht bei Flugzeugkäufen, sondern bei den Beteiligungen.

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

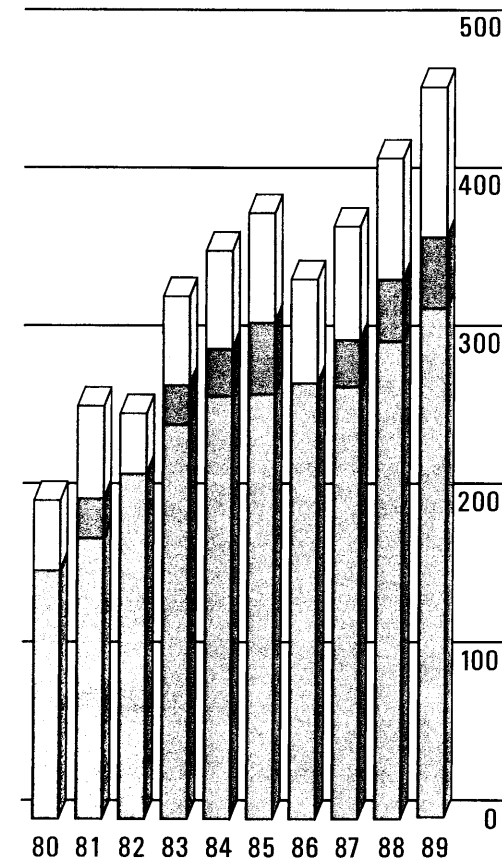


### Verkehrsstau

Wegen mangelnder Flughafenkapazitäten und ungenügender Luftraumkoordination litten 1989 zahlreiche Flüge unter Unregelmässigkeiten. Die Optimierung von Flugabfertigung und -sicherung ist deshalb von vorrangiger Bedeutung.

### Ergebnisentwicklung 1980-1989

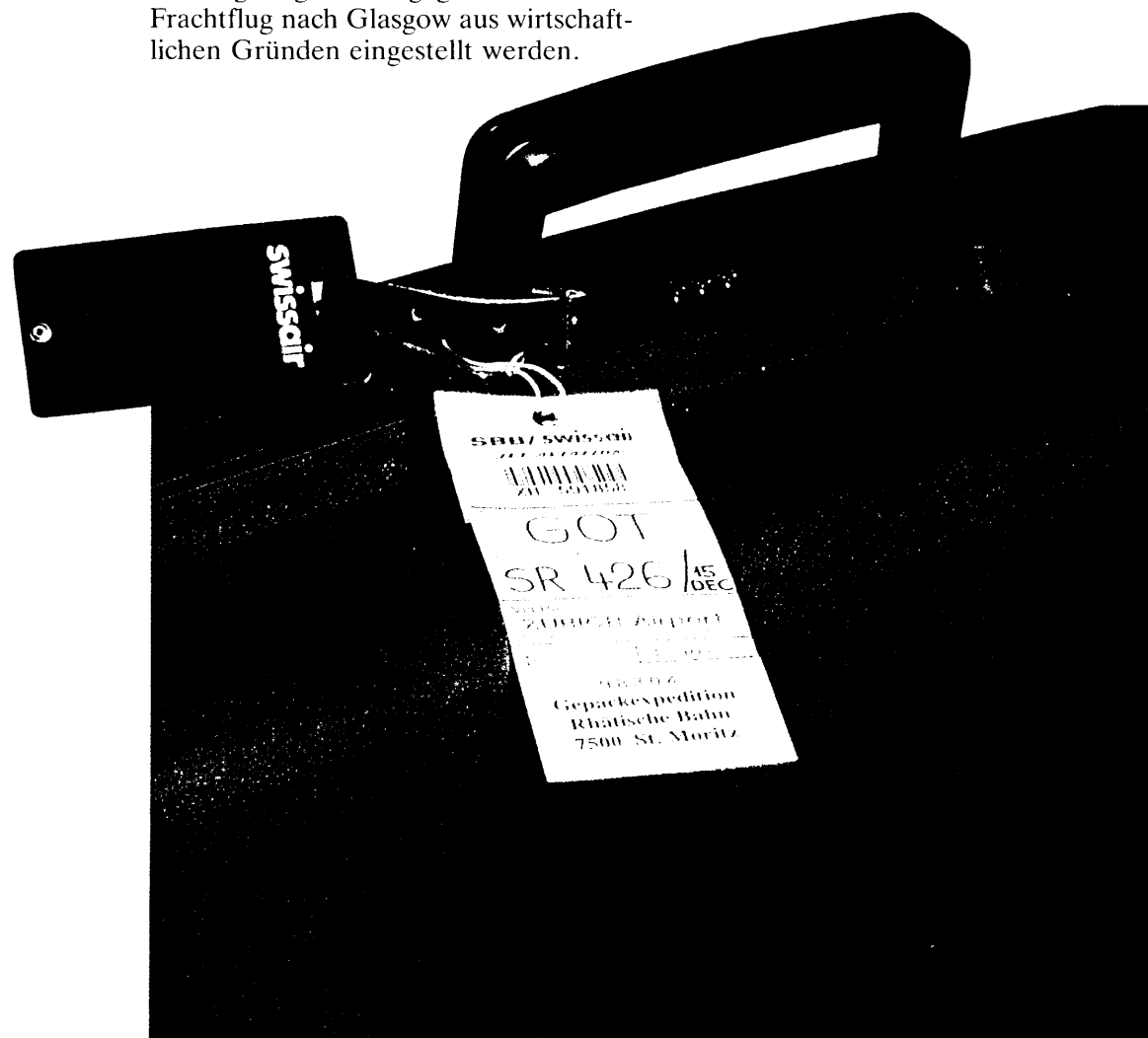
in Mio. Fr.



- Reingewinn
- Ausserordentliche Abschreibungen
- Ordentliche Abschreibungen
- Gesamtsäule = Bruttoergebnis

# Die Swissair im Wettbewerb

Das Streckennetz umfasste Ende 1989 weltweit 110 Destinationen in 68 Ländern. Neu aufgenommen wurde die Bedienung von Göteborg, Izmir, Ljubljana, Los Angeles und Lyon; Santiago de Chile wird nach einem Unterbruch von zwei Jahren seit Sommer 1989 wieder angefliegen. Hingegen musste der Frachtflug nach Glasgow aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt werden.



Das Angebot wurde insgesamt um 3,6% erweitert; da die Nachfrage um 7,4% anstieg, erhöhte sich die Gesamtauslastung um 2,3 Prozentpunkte auf 66,2%. Die Swissair beförderte 8,6 Mio. Fluggäste oder 6,0% mehr als 1988. Wiederum wurde ein Teil unseres Angebotes mit Flugzeugen von Balair, CTA und Crossair erbracht.

## Verkehrsrechte

Nach jahrelangen Bemühungen konnten zwischen den eidgenössischen und den australischen Behörden Verkehrsrechte für zwei Wochenfrequenzen ab 1991 nach zwei beliebigen Städten in Australien ausgehandelt werden.

**Einmalige Dienstleistungen**  
**Fly-Gepäck Check-in an über 100 Orten in der Schweiz**  
**direkt zum Flugziel**  
**Rail-Gepäck Check-in im Ausland nach über 100 Orten in der Schweiz**  
**Bezug der Einsteigekarte in zahlreichen Schweizer Bahnhöfen**

Mit Thailand ist ein liberaleres Luftverkehrsabkommen abgeschlossen worden, das eine optimale Flugplangestaltung ermöglicht.

Im Frühjahr 1989 wurden der Schweiz durch die japanischen Behörden Verkehrsrechte für Nonstop-Flüge zwischen der Schweiz und Japan auf der Transsibirienroute erteilt.

## Absatzwege

Das im Herbst 1988 im schweizerischen Reisebürogewerbe eingeführte Informations- und Reservationssystem Traviswiss ist mit zusätzlichen Dienstleistungsangeboten erweitert worden, so z. B. mit Buchungsmöglichkeiten für Bahnreisen sowie Hotels und Ferienwohnungen. Ende 1989 benützten bereits über 300 Reisebüros mit mehr als 2000 Computer-Terminals Traviswiss.

Gleichzeitig arbeitete die Swissair aktiv am Aufbau des internationalen Reisevertriebssystems Galileo mit. Wir sichern uns damit den Produktevertrieb auch in wichtigen Auslandsmärkten. 1990 beginnt die schrittweise Übernahme von Galileo-Systemleistungen in das Traviswiss. Als erstes werden neutrale Anzeigen des weltweiten Angebotes von über 300 Fluggesellschaften integriert.

## Markt Europa I

Dieses Departement mit Sitz in Zürich ist zuständig für die Marktbearbeitung in der Deutschschweiz/Tessin, der Bundesrepublik Deutschland, in Grossbritannien, Irland, Österreich, Osteuropa, Skandinavien, Finnland, den Niederlanden, Griechenland, der Türkei, Jugoslawien und Albanien.

Im Hinblick auf den europäischen Binnenmarkt 1993 haben wir unsere Position weiter ausgebaut. Der überdurchschnittliche Angebotszuwachs wurde erfreulicherweise von der Nachfragesteigerung noch übertroffen.

Die neuen Strecken aus der Schweiz nach Göteborg, Izmir und Ljubljana sowie die Angebotserhöhun-

gen nach Hamburg, Moskau, München, Sofia, Stockholm, Stuttgart und Wien wurden vom Markt gut aufgenommen.

Auf den Schweizer Flughäfen konnten verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Kundenbetreuung verwirklicht werden. So wurde beispielsweise auf dem Flughafen Zürich die Funktion des «Ground Manager» geschaffen. Sie ist mit weitreichenden Befugnissen zur schnellen, unkomplizierten und damit kundengerechten Abwicklung der gesamten Dienstleistung ausgestattet. Eine wichtige Qualitätsverbesserung betrifft auch den EuroAirport Basel/Mulhouse/Freiburg, wo im Berichtsjahr ein Fingerdock eröffnet werden konnte; das neugestaltete Terminalgebäude ist im Mai 1990 betriebsbereit.

## Markt Europa II

Dieses Departement mit Sitz in Genf ist zuständig für die Marktbearbeitung in der Westschweiz, in Frankreich, Italien, Malta, Spanien, Portugal, Belgien, Luxemburg sowie in den nordafrikanischen Staaten Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien.

Im Bestreben, unsere Position auch in diesem Gebiet zu festigen, wurde das Angebot mit zusätzlichen Flügen ergänzt. Zu erwähnen sind nebst der neuen

## Verkehrsentwicklung nach Gebieten

Gebiete	Veränderung zum Vorjahr in %		Auslastungsgrad 1989 in %	
	Angebot	Nachfrage	Sitzplätze	Total
Europa I	+ 7,2	+ 9,0	56,2	51,4
Europa II	+ 8,5	+ 7,7	60,4	54,4
Nordatlantik	+ 3,8	+ 9,7	67,2	66,6
Südatlantik	- 5,5	- 1,5	65,3	67,6
Mittlerer Osten	- 0,3	+ 5,4	69,0	67,6
Ferner Osten	+ 6,5	+ 8,5	71,6	80,0
Afrika	+ 0,1	+ 5,0	67,7	67,2
Ganzes Netz *	+ 4,2	+ 7,9	65,3	66,2

\* regelmässiger Linienverkehr

Strecke aus der Schweiz nach Lyon die vermehrten Verbindungen mit Barcelona, Brüssel, Genua, Mailand, Paris und Turin sowie zwischen Genf und Zürich. Obwohl die Produktion auf den Nordafrikastrecken konstant blieb, entwickelte sich die Verkehrsnachfrage sehr erfreulich. Gesamthaft blieb die Nachfragesteigerung leicht hinter dem Angebotszuwachs zurück.

Die Entwicklung der Infrastruktur des Flughafens Genf bildete, in Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden, einen Schwerpunkt in unseren Aktivitäten. Die Bemühungen haben im Berichtsjahr mit der Eröffnung der neuen Ankunftshalle zu einem kundenwirksamen Zwischenresultat geführt. Die Bestrebungen zur weiteren Verbesserung der Anlagen und Einrichtungen werden auch bei der Stärkung der Drehscheibe Genf von grosser Bedeutung sein. Damit kann eine gewisse Entflechtung der Verkehrsknotenpunkte Zürich und Genf erreicht werden.

### Markt Interkontinental

Dieses Departement mit Sitz in Zürich ist zuständig für die Marktbearbeitung in Nord- und Südamerika, im Mittleren und Fernen Osten sowie in Afrika.

Der Sektor *Nordatlantik* stand im Zeichen der Aufnahme der regelmässigen Bedienung von Los Angeles. Damit fliegen wir nun acht Städte in Nordamerika an. Zusammen mit unserem Kooperationspartner Delta Air Lines können wir unserer Kundschaft darüber hinaus attraktive Verbindungen zu über 100 Destinationen in Nordamerika offerieren.

In *Südamerika* wirkten sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

nach wie vor ungünstig auf die Verkehrsnachfrage aus. Santiago de Chile wurde wieder in unser Streckennetz eingegliedert; die Anschlussflüge nach und von Buenos Aires werden mit einem Flugzeug der chilenischen Gesellschaft Ladeco sichergestellt.

Besonders erfreulich verlief die Entwicklung im *Mittleren Osten*. Nach



### SR 166 über Sibirien

Das «Cabin Video Information System» vermittelt aktuelle Angaben über den Verlauf des Fluges.

Geschätzt werden auch die auf zahlreichen Langstreckenkursen ausgestrahlten Nachrichtensendungen.

der Einstellung der Feindseligkeiten zwischen Iran und Irak stieg die Nachfrage stark an. Auch die touristischen Destinationen im östlichen Mittelmeerraum profitierten von der entspannten politischen Lage.

Ungünstig auf die Verkehrsnachfrage im *Fernen Osten* wirkten sich die Ausschreitungen in Beijing aus. Betroffenen waren nebst der Linie nach China auch die Verbindungen mit Hongkong. Im übrigen wurden unsere Erwartungen erfüllt. Die Non-stop-Verbindungen mit Tokio erfreuen sich grosser Beliebtheit. Aber auch die Polflüge nach Japan sind nach wie vor gut ausgelastet.

Auf Druck der Air Afrique mussten wir unser Angebot nach Abidjan und Dakar um je eine wöchentliche Frequenz reduzieren. Dennoch hat das Verkehrsgebiet *Afrika* auch 1989 wieder einen erfreulichen Beitrag zum Gesamterfolg geliefert.

### Fracht und Post

Die Swissair beförderte im Berichtsjahr 300 330 Tonnen Fracht und Post, was einer Steigerung von 5,0% entspricht. Seit der Einstellung des Frachtfluges nach Glasgow wird die Luftfracht ausschliesslich auf Passagierkursen transportiert; die

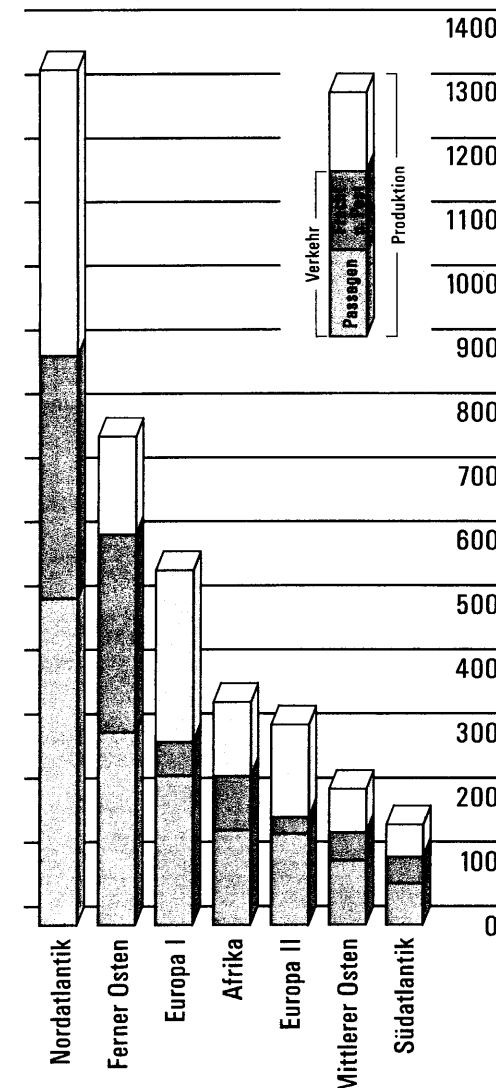
Swissair verzichtet also vollumfänglich auf die Durchführung von Nurfrachtflügen.

Dank der weltweit günstigen Wirtschaftslage nahm der Luftfrachtverkehr in allen Gebieten zu. Dadurch wurde die ohnehin schon kritische Situation am Flughafen Zürich weiter verschärft. Die Kapazitäten der bestehenden Anlagen genügen bei weitem nicht mehr. Wir hoffen sehr, dass die vom Zürcher Kan-

tonsrat bewilligte erste Etappe zum minimalen Ausbau in absehbarer Zeit verwirklicht werden kann. Demgegenüber konnte der Mehrverkehr im neuen Frachtterminal am Flughafen Genf ohne Schwierigkeiten bewältigt werden.

## Produktion und Verkehr 1989

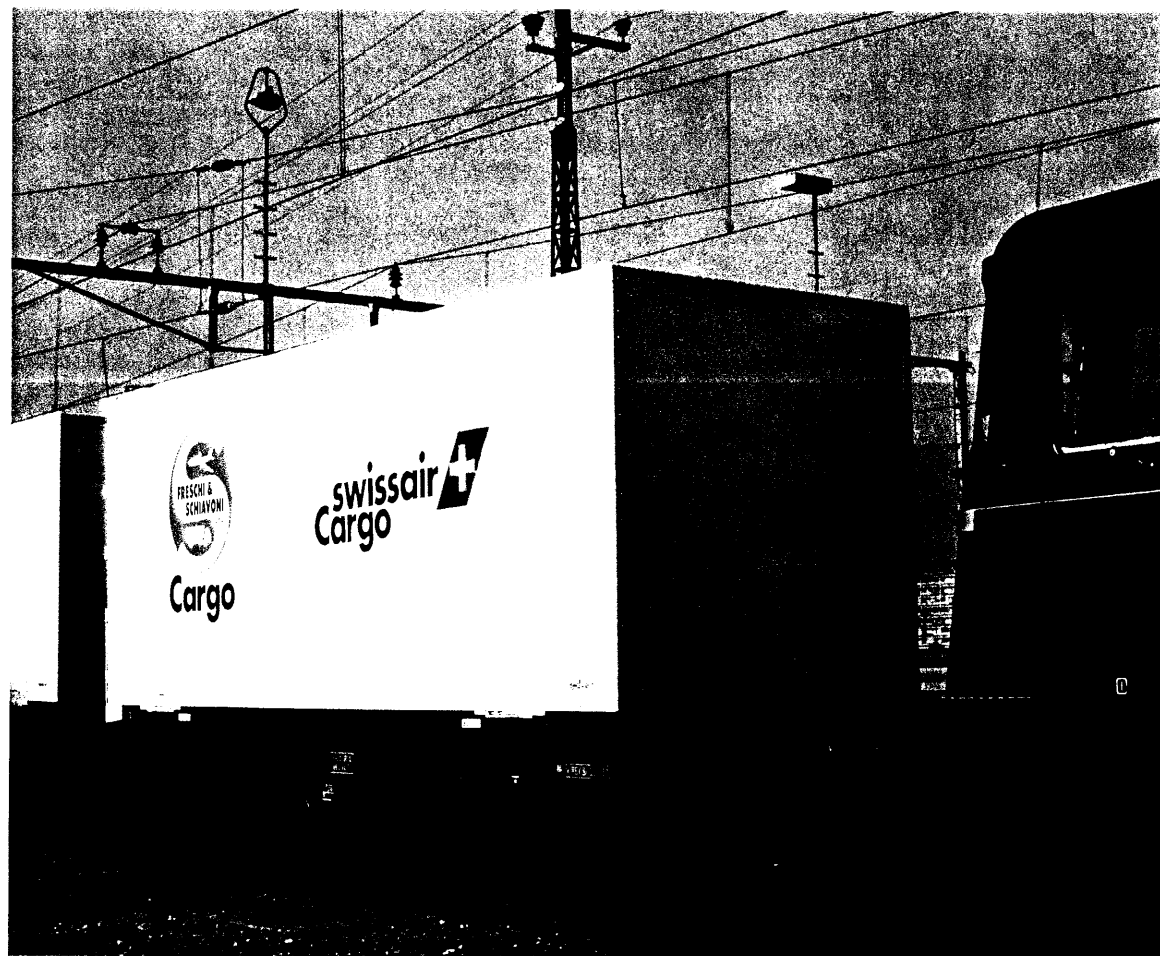
Mio. tkm pro Gebiet





# Betrieb

Die Flotte der Swissair wurde 1989 durch eine MD-81 und eine gemietete DC-10-30 ergänzt. Zur Abdeckung von Modifikationsstandzeiten bei den Fokker 100-Flugzeugen war überdies vom 10. April bis 31. Oktober eine MD-82 der holländischen Martinair eingemietet. Der Flugbetrieb konnte auch 1989 ohne schwerwiegende Zwischenfälle abgewickelt werden.



Um die ökologischen Aspekte des Luftverkehrs noch eingehender behandeln zu können, wurde im Berichtsjahr ein interdepartementales Gremium geschaffen, der Steuerkreis «Umweltpolitik». Er befasst sich unter der Führung eines Mitgliedes der Geschäftsleitung intensiv mit allen umweltrelevanten Belangen, die sich bei der Leistungserstellung der Swissair-Gruppe ergeben.

Die zwischenstaatliche Koordination bei der Benützung der Lufträume in Europa ist noch immer unbefriedigend. Die dadurch bedingten Flugverspätungen hatten neben zahlreichen Umtrieben allein für die Swissair auch Mehrkosten und Mindererträge von insgesamt gegen 80 Mio. Franken zur Folge. Nur dank ausserordentlichem Einsatz unseres Personals konnten die

**Entlastung der Strasse**  
Fracht-Container werden mit der Bahn statt auf der Strasse von Mailand nach Zürich befördert, bevor sie in Grossraumflugzeuge geladen werden. Eine Zusammenarbeit mit weiteren Bahngesellschaften ist in Prüfung.

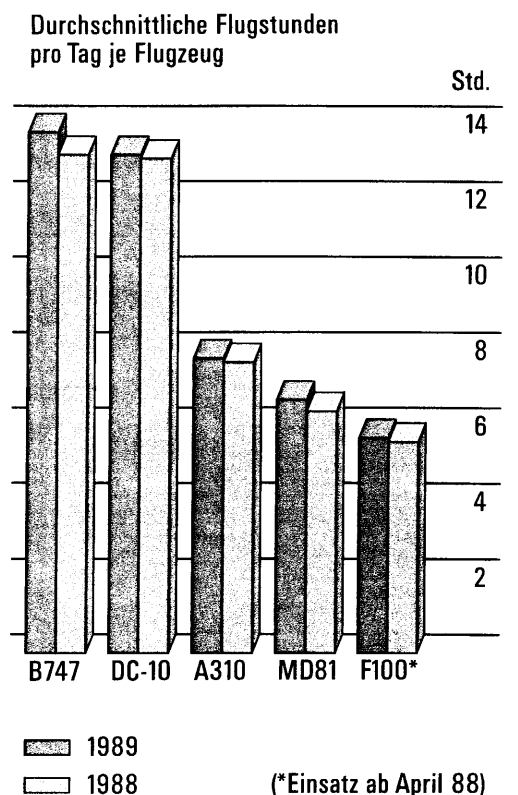
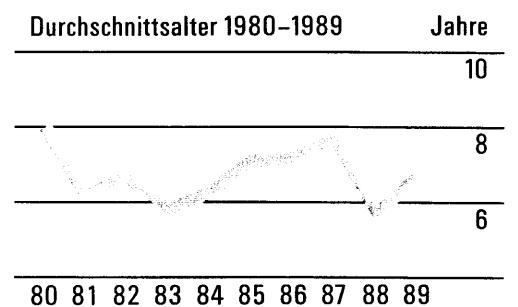
negativen Auswirkungen auf unsere Kunden gemildert werden. Auch die infrastrukturellen Engpässe der meisten europäischen Flughäfen wirken sich zunehmend ungünstig auf die kundengerechte Abwicklung des Flugbetriebes aus.

Unsere Sicherheitsmassnahmen wurden in Koordination mit verschiedenen Regierungen und internationalen Gremien weiter verbessert.

Der Sicherstellung eines qualitativ einwandfreien technischen Zustandes und eines zuverlässigen Betriebs unserer Flotte galt auch 1989 unsere volle Aufmerksamkeit. Mittels technischer Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften wollen wir die Kosten für die erforderlichen Arbeiten weiterhin auf einem vertretbaren Niveau halten. Dank der hohen Qualität unserer Wartungsdienste konnten auch 1989 wieder zahlreiche Aufträge für Drittgesellschaften ausgeführt werden. Der gute Ruf unserer technischen Dienste war auch ausschlaggebend für die Anfrage, zusammen mit der Deutschen Lufthansa und der irischen Guinness Peat Aviation (GPA) einen Überholungs- und Wartungsbetrieb in Shannon (Irland) aufzubauen. Zu diesem Zweck wurde Ende 1989 unter der Bezeichnung Shannon Aerospace Ltd. eine Joint-Venture-Gesellschaft gegründet. Die Betriebsaufnahme ist für Herbst 1992 vorgesehen. In einer ersten Phase sollen dort Unterhaltsarbeiten für die MD-80- und B737-Flugzeuge der Leasingfirma Guinness Peat Aviation ausgeführt werden.

Die stürmische Entwicklung in der Informationsverarbeitung setzte sich 1989 fort. Gegenwärtig sind über 450 Angestellte mit der Entwicklung und der praktischen Einführung verschiedener komplexer Systeme beschäftigt.

## Die Swissair-Flotte



# Personelles

Die Swissair beschäftigte Ende Jahr 19296 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, 712 mehr als vor Jahresfrist. Als Folge der angespannten Arbeitsmarktlage in der Schweiz gestaltet sich die Personalbeschaffung zunehmend schwierig; fortschrittliche Arbeitsbedingungen sind zu einem zentralen Anliegen geworden. So wurden beispielsweise neue Regelungen in bezug auf die Arbeitszeit getroffen, welche den Angestellten die Wahl zwischen verschiedenen Zeit- und Lohnoptionen ermöglichen.

Die Rekrutierung in der Schweiz ist noch schwieriger geworden, weil vor allem Neuzuzüger mit Arbeitsort Genf oder Zürich kaum Wohnraum finden. Die Baugenossenschaft SILU, Siedlungsgenossenschaft Luftverkehr, in Zürich und LES AILES in Genf vermögen den Zusatzbedarf nicht mehr abzudecken, so dass wir eine Reihe von Massnahmen zur Verbesserung der Wohnungssituation für Swissair-Angestellte untersuchen.

Mit den Verbänden des Bodenpersonals in der Schweiz, VPOD und SKV, konnten wegweisende Verträge für die nächsten drei Jahre abgeschlossen werden. Nebst einer Reallohnverbesserung sieht die Abmachung unter anderem eine Arbeitszeitreduktion in zwei Schritten von heute 42 auf 40 Wochenstunden im April 1992 sowie die erwähnte Flexibilisierung der Arbeitszeit vor.

Auch mit KAPERS, dem Verband des Kabinenpersonals, sowie mit AEROPERS, jenem des Cockpitpersonals, wurden die Vertragsverhandlungen abgeschlossen.

Die Neuorganisation und deren Implementierung führten zu vorübergehender Verunsicherung und Mehrbelastung zahlreicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Weitere Verbesserungen wurden auch in bezug auf die Gestaltung von Arbeitsplätzen erzielt. Als Schwachstellen müssen aber nach wie vor speziell der



**Die neue Gepäckförderanlage Genf**  
Sie schafft für die dort tätigen Mitarbeiter in jeder Beziehung bessere Arbeitsbedingungen als früher.

Frachtbetrieb und das Catering auf dem Flughafen Zürich bezeichnet werden. Hier sind Sanierungen und die Bereitstellung von zusätzlicher Kapazität dringend nötig.

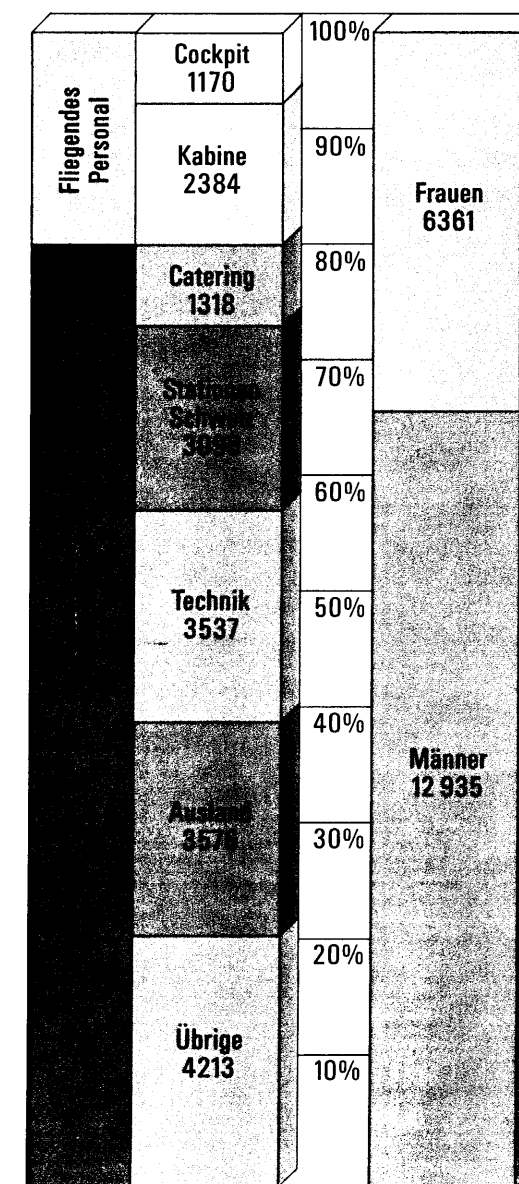
Im Juni 1989 konnte in Sergy bei Genf für unser Westschweizer Personal eine Freizeitanlage eröffnet werden. Damit leisten wir einen weiteren Beitrag zur Steigerung der Attraktivität des Arbeitsumfeldes.

Im Jahre 1989 haben wir eine Beauftragte für Gleichberechtigungsfragen angestellt. Ihre primäre Aufgabe besteht darin, Voraussetzungen für eine gleichberechtigte Zusammenarbeit von Frauen und Männern auf allen Ebenen zu schaffen und diese zu verwirklichen.

Am 30. November verliess Peter Oes, Mitglied der Geschäftsleitung und Delegierter des Präsidenten, nach 32jähriger erfolgreicher Berufskarriere die Swissair. Er übernahm eine verantwortungsvolle Führungsaufgabe ausserhalb unserer Gesellschaft. Für seine engagierte Arbeit in verschiedenen Funktionen sei ihm auch an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen.

## Personalbestand der Swissair Ende 1989

Absolut und in Prozenten



# C hartergesellschaften

## BALAIR

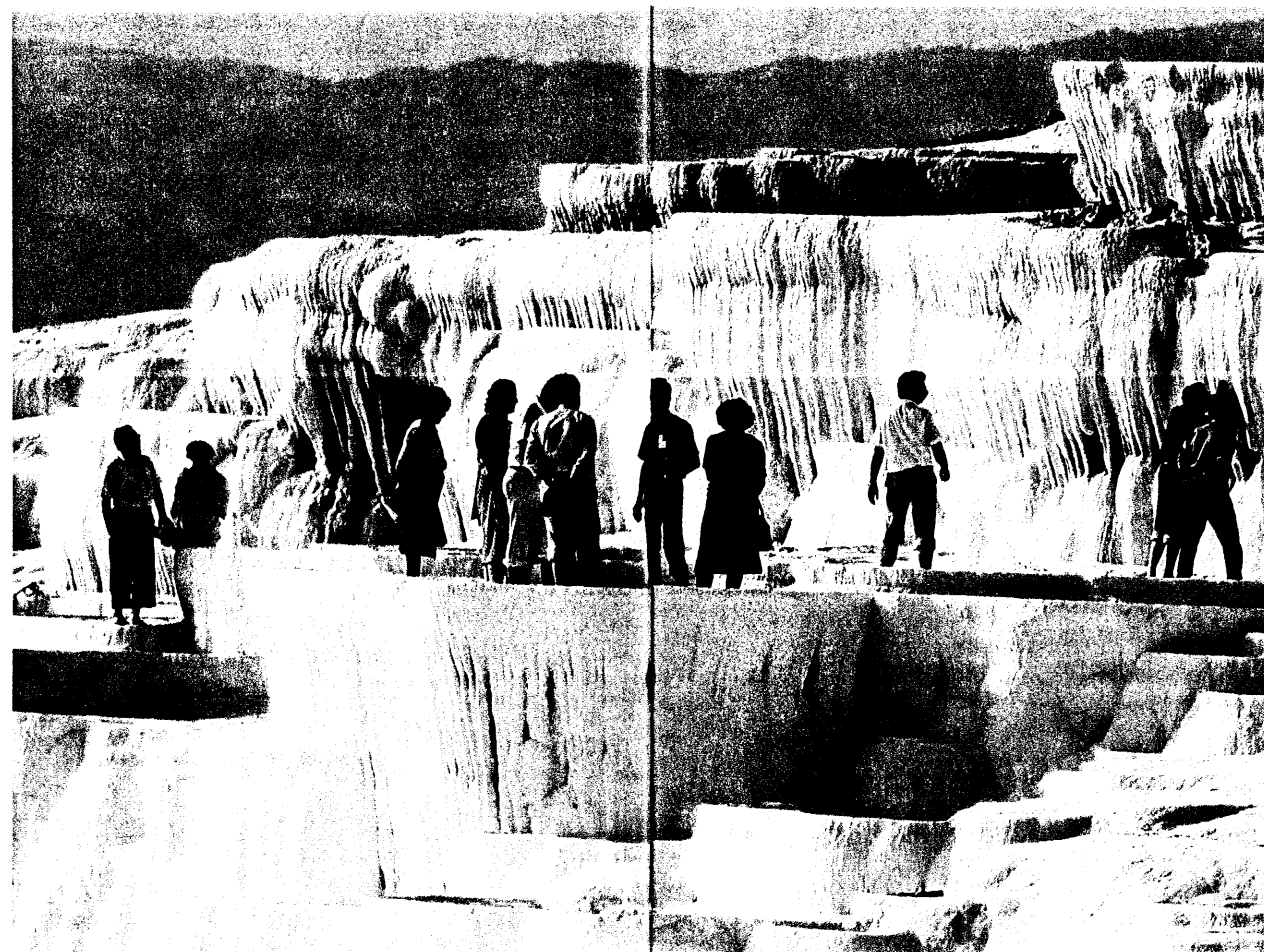
Das Rekordresultat des Vorjahres wurde zwar nicht erreicht; das Geschäftsjahr 1989 erbrachte aber ein über den gedämpften Erwartungen liegendes Ergebnis. Die hohen Treibstoffpreise einerseits und ausserordentlicher Preisdruck andererseits haben das Resultat beeinträchtigt.

Infolge der schwächeren Nachfrage nach den Kanarischen Inseln sowie der Überlastung der Luftkorridore nach den Balearen sank die Kurzstreckenproduktion. Dieser Rückgang wurde hingegen grösstenteils kompensiert durch eine erfreuliche Passagierentwicklung nach Miami und Santo Domingo, wo erstmals wöchentliche Nonstop-Flüge mit der DC-10 offeriert wurden. Ebenfalls gefragt waren die Malediven und Kenia sowie die wieder angebotenen Flüge nach Recife. Mit der regelmässigen Bedienung von Los Angeles durch die Swissair hat die Balair ihre erfolgreichen Flüge nach dieser Destination eingestellt; sie bedient in Kalifornien weiterhin San Francisco. Im Mittelstreckenbereich wurden neu Dreieckflüge Sharjah/Muscat und Sharm el-Sheikh/Hurghada mit gutem Erfolg angeboten.

Anklang fanden die über Basel geführten New York-Flüge sowie die neue, komfortable Relax Class auf der DC-10.

Ein bedeutender Schritt in die Zukunft wurde mit der Bestellung von drei A310-324 getan. Zwei dieser Flugzeuge werden 1992 die DC-10 ablösen; die dritte Einheit wird 1993 zur Standardisierung der Flotte die seit 1986 betriebene A310-322 ersetzen.

Der Preiskampf im Bedarfsluftverkehr verhärtet sich weiter, so dass 1990 mit stagnierenden Erträgen gerechnet werden muss. Die Balair ist aber dank der modernen Flotte und einer verstärkten Positionierung auf dem EuroAirport Basel/Mulhouse/Freiburg für die Herausforderungen der Zukunft gerüstet.



*Die berühmten Kalksterrassen von Pamukkale  
Die Südtürkei war 1989 eines der bevorzugten Ferientziele.  
Mit Flügen nach Antalya erschliessen Balair und CTA diese beliebte Urlaubsregion optimal.*

## CTA+

Die in Genf domizilierte CTA – Compagnie de Transport Aérien – konnte im Berichtsjahr das im Vorjahr erarbeitete Rekordbruttoergebnis wiederholen.

Dieses Resultat ist um so bemerkenswerter, als die vierte MD-87 wegen 3-monatiger Ablieferungsverzögerung in der Hochsaison Juni bis September noch nicht zur Verfügung stand.

Mit der Ablieferung der dritten und der vierten MD-87 wurde die 1988 eingeleitete Flottenerneuerung abgeschlossen. Die letzte SE-210 «Caravelle» wurde Ende Januar 1989 an eine französische Gesellschaft mit Sitz in Bordeaux abgeliefert.

Während im Chartersektor infolge fehlender Kapazität und Überlastung der Luftstrassen in der Hochsaison Einbussen in Kauf genommen werden mussten, konnte die Zusammenarbeit mit der Swissair vertieft werden. Der Aufbau im Europa-Angebot der Swissair erfolgte teilweise durch Einmietung von Flugzeugen der CTA. Rund 40% der gesamten CTA-Kapazität wird für Linienflüge im Auftrag der Swissair eingesetzt.

Für die Sommersaison 1990 gelang es der CTA, dank ihres anerkannt guten Service wiederum zahlreiche Sonderflugketten nach über 20 Destinationen abzuschliessen. Sie erwartet deshalb auch für 1990 trotz steigender Konkurrenz ein befriedigendes Ergebnis.



# S

## wissair Beteiligungen AG (SBAG)

Erfolgsrechnung und Bilanz der SBAG sowie die zugehörigen Erläuterungen sind im Anhang «Finanzielle Berichterstattung» ersichtlich.

1989 haben im Beteiligungs-Portefeuille gewichtige Veränderungen stattgefunden: Die Überprüfung des Konzeptes der Golf-Aktivitäten ergab, dass das Angebot breiter abgestützt

wird. Ein Abkommen auf Mitte 1991 gekündigt und der SBAG die Übernahme seines Anteils angeboten. Seit Bekanntwerden des Nestlé-Ausstiegs sind zahlreiche Anfragen zur Übernahme von Mehrheits- oder Minderheitsanteilen an der Swissôtel-Kette eingegangen. Die Verhandlungen mit möglichen Partnern sollen 1990 zu einem Abschluss führen.



werden muss, um Erfolg zu haben. Die im Bau befindlichen Residenzen der IGR Holding AG (International Golf and Country Residences) wurden daher in die im Ferien- und Freizeit-Geschäft spezialisierte Euroactivade-Gruppe eingebracht. Die SBAG hat sich im Gegenzug mit 23,8% am Aktienkapital dieser Firma beteiligt.

Im Juni hat der Swissôtel-Partner Nestlé AG das aus dem Jahr 1981 stam-

### Das neue Iber-Swiss-Catering in Malaga

**Dank modernster Technologie und der Anwendung neuer Produktionsverfahren kann eine tadellose Qualität der Mahlzeiten garantiert werden. Der Betrieb beliefert 19 Fluggesellschaften.**

## Entwicklung der wichtigsten Gruppen

### Hotels

Im Berichtsjahr wurden Projekte für Swissôtel-Häuser in Atlanta und Toronto genehmigt; die Betriebsaufnahmen sind für 1991 geplant. Die Hotelbauten in Istanbul und Beijing leiden unter Bauverzögerungen. Deren Eröffnungen sind nun für Anfang 1991 vorgesehen. Gesamthaft haben sich 1989 die Ergebnisse der schweizerischen Hotels erfreulich und teilweise über den Erwartungen entwickelt. Hingegen vermochten die Resultate der amerikanischen Betriebe, vorab des «Swiss Grand» in Chicago, wie auch des Hotels in Seoul noch nicht zu befriedigen.

Die im Vorjahr durch Sonderinflüsse belastete Rechnung der Swissôtel Management-Gesellschaft hat sich so weit gebessert, dass der Verlustvortrag eliminiert werden konnte.

### Verpflegung

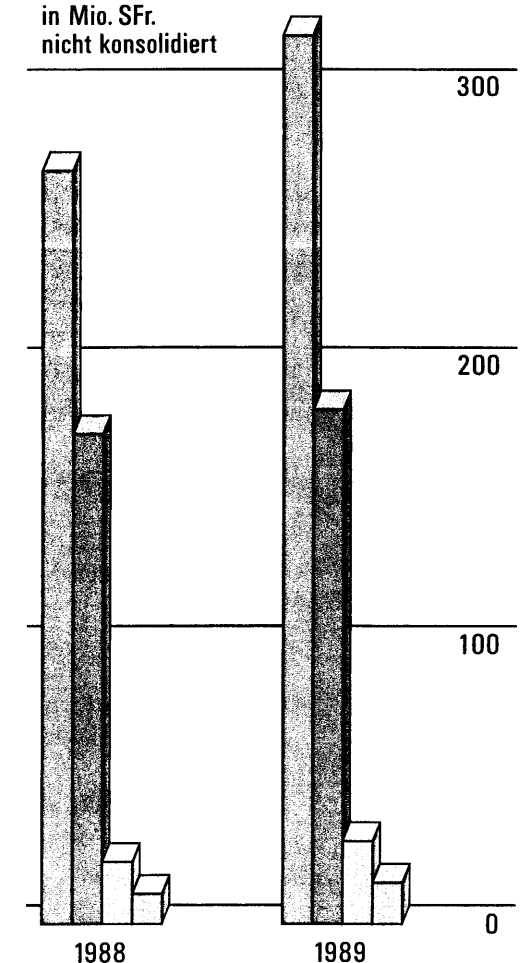
Die ICS – International Catering Services AG – feierte 1989 ihr 20-Jahr-Jubiläum. Seit ihrer Gründung hat sich die ICS zu einer erfolgreichen internationalen Verpflegungsgruppe entwickelt, die heute 25 Catering- und Restaurationsbetriebe in 8 Ländern umfasst und erneut über erfreuliche Resultate berichten kann. Der Umsatz der Gruppe stieg gegenüber 1988 um 17,6% und erreichte Ende 1989 203 Mio. Franken. Trotz schwierigen Rahmenbedingungen in einzelnen Ländern konnte auch das Reinergebnis verbessert werden.

In Kairo und Basel wurden neue Betriebsstätten, in Strassburg ein fünftes Elsässer Restaurant eröffnet. Ferner wurde das neue Produktionsgebäude der Iber-Swiss Catering S.A. in Malaga in Betrieb genommen.

Zur besseren Risikoabstützung beabsichtigt die ICS, neue Märkte zu erschliessen. Eine Stossrichtung ist das

## Umsatzvergleich

in Mio. SFr.  
nicht konsolidiert



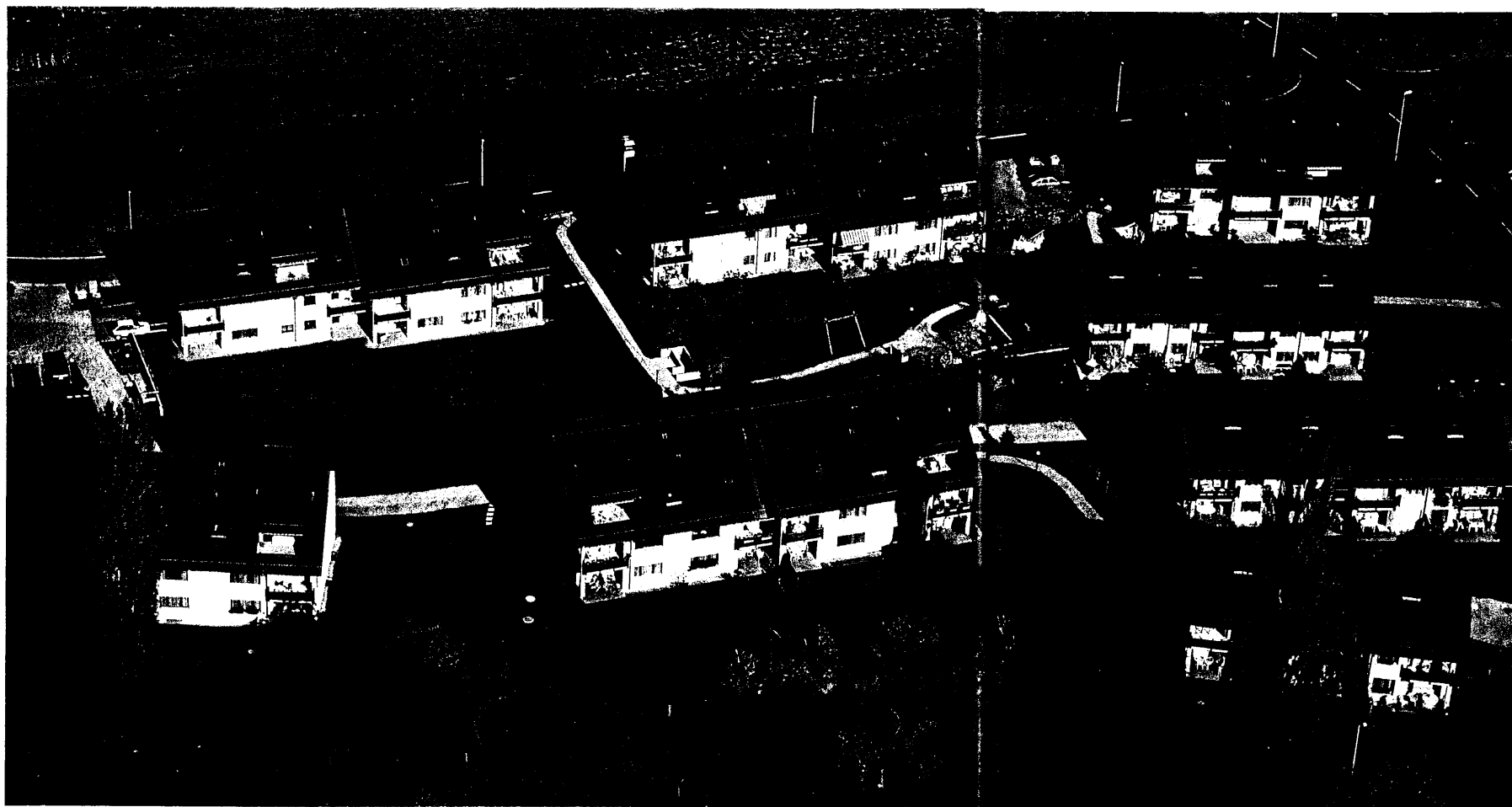
Hotels  
 Verpflegung  
 Liegenschaften und Verwaltungen  
 Übrige Beteiligungen

Schiffs-Catering, wofür zusammen mit einem deutschen Partner die SCI, International Ship Catering AG, in Zürich gegründet wurde. SCI offeriert Management-Leistungen auf dem Gebiet der Schiffsgastronomie. Ein erster Vertrag wurde Mitte 1989 mit der Olau-Linie abgeschlossen, welche mit zwei neuen Fährschiffen, an denen die SBAG eine

deren grossen Catering-Firmen erwogen wird.

#### *Liegenschaften und Verwaltungen*

Die UTO-Gruppe baute die Aktivitäten im Bereich Vermittlung und Promotion von Liegenschaften weiter aus. Sie übernahm ferner die Reini-



kleine Beteiligung hält, einen Liniendienst zwischen den Niederlanden und England betreibt.

Nebst dem Ausbau der Aktivitäten im Schiffs-Catering wird 1990 auch eine Ausdehnung der Geschäftstätigkeiten in den Bereich des «Industrial Catering» geprüft. Das Schwergewicht der ICS-Gruppe wird aber auch in Zukunft beim Airline-Catering liegen, wo ein Wachstum über Kooperationen mit an-

derungsfirma Renax AG. Zur Deckung des Finanzbedarfs wurde das Aktienkapital von 1,2 Mio. auf 10 Mio. Franken aufgestockt. Die konsolidierte Bilanzsumme stieg von 54 Mio. auf rund 100 Mio. Franken. Bei der gesamtschweizerischen Verwaltung von Liegenschaften und Stockwerkeigentum wurde ein um 5,2% gestiegener Mietzinsumsatz erzielt. Erwartungsgemäss fiel das Jahresergebnis erfreulich aus, und der Ausblick auf 1990 erfüllt uns mit Zuversicht.

#### *Übrige Aktivitäten*

Trotz sehr guter Beschäftigung vermochte die Swissair Photo + Vermessungen AG das gesetzte Ziel einer ausgeglichenen Rechnung für 1989 nicht voll zu erreichen. Grund dafür ist nicht zuletzt eine vorsichtigere Bewertungspraxis.

An Bedeutung gewonnen haben CAD(Computer Aided Design)-Verfahren zur Karten- und Planherstellung. So wurden im Berichtsjahr räumliche Datenbanken für «Bahn 2000»-Projekte erstellt. In Anbetracht grosser Infrastrukturprojekte ergeben sich langfristig interessante Aufgaben. Anfang 1990 beteiligte sich die Swissair Photo + Vermessungen AG mit 33,3% an der Joint-Venture-Gesellschaft Topsistema, welche Ende 1989 in Lissabon von der Hansa Luftbild GmbH (einer Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa) sowie der portugiesischen Ingenieurfirma Partex gegründet wurde.

Am 26. April 1989 übernahm Rolf Krähenbühl, Direktionsvorsitzender der Swissair Beteiligungen AG, als Nachfolger von Robert Staubli auch das Präsidium des Verwaltungsrates der SBAG.

**APK investiert – UTO verwaltet**  
In Rorbas (Kt. Zürich) erstellte die APK Allgemeine Pensionskasse der Swissair eine architektonisch ansprechende Überbauung. Die UTO AG vermietet und verwaltet die schön und ruhig gelegenen Wohnungen und Einfamilienhäuser.

### AUSTRIAN AIRLINES

Österreichische  
Luftverkehrs-Aktiengesellschaft  
Wien, Österreich  
Aktienkapital: 2200 Mio. AUS  
Anteil Swissair: 8,0%

Die 1988 eingeleitete Beteiligung untermauert die bereits seit längerer Zeit bestehende erfolgreiche Zusammenarbeit auf verschiedenen Gebieten.



Crossair, AG für europäischen  
Regionalluftverkehr, Basel  
Aktienkapital: 215 Mio. Fr.  
Anteil Swissair: 38,3%

Die Beteiligung an Crossair besteht seit Juni 1988. Die Gesellschaft verfügte Ende 1989 über 18 Saab SF-340A- und 4 SF-340B-Flugzeuge und bediente 29 Destinationen, wovon mehrere im Auftrag der Swissair.



Delta Air Lines Inc.  
Atlanta, Georgia, USA  
autorisiertes Aktienkapital:  
300 Mio. US\$  
einbezahltes Aktienkapital:  
162,9 Mio. US\$  
Anteil Swissair: 4,6%

Die Beteiligung erfolgte im September 1989 und ergänzt das im gleichen Jahr unterzeichnete Kooperationsabkommen mit der drittgrössten Fluggesellschaft der USA.



Skyracer AG, Kloten  
Aktienkapital: 10 Mio. Fr.  
Anteil Swissair: 80,0%

Die Gesellschaft bezweckt den Betrieb und die Weiterentwicklung eines weltweiten Expressdienstes für Klein- und Sendungen. Als Partner hält Crossair 20% des Aktienkapitals. Die Gründung erfolgte im August 1989, die Betriebsaufnahme im Januar 1990.



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

Zweck der Gesellschaft ist, die von den Fluggesellschaften ausgegebene AirPlus-Kreditkarte als weltweit akzeptiertes Zahlungsmittel zu plazieren. Die Gründung erfolgte im Herbst 1986. Im Berichtsjahr wurde die neue Kreditkarte in verschiedenen Ländern, so auch der Schweiz, erfolgreich eingeführt.

### COVIA

Covia Partnership,  
Rosemont, Ill., USA  
Anteil Swissair: 11,0%  
(wird gehalten von der  
Roscor AG, Kloten)

Die Gesellschaft bezweckt den Betrieb und die Weiterentwicklung des Verteilersystems «Apollo» in den USA. Die weiteren Partner über entsprechende Tochtergesellschaften sind United Airlines (50%), Alitalia (6%), KLM (10%), British Airways (11%), USAir (11%) und Air Canada (1%).

Unsere Beteiligung erfolgte im Frühjahr 1988 und ermöglicht einen verbesserten Marktzugang in den USA und anderen Überseegebieten.

### GALILEO DISTRIBUTION SYSTEMS

The Galileo Company Ltd.  
Swindon, England  
Aktienkapital: 40 Mio. UK£  
Anteil Swissair: 11,6%

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. (25,6%), British Airways (23,6%), Alitalia (18,6%), KLM (10,6%), Austrian (2,0%), Aer Lingus (1,5%), Olympic (4,5%), Sabena (1,0%) und Air Portugal (1,0%).

Im September 1989 wurde das Rechnerzentrum eröffnet. Versuchsweise sind einzelne Systemapplikationen in zwei Ländern bereits verfügbar.



1990 ist ein Jahr der Konsolidierung. Nach den wegweisenden Kooperationsvereinbarungen mit Delta Air Lines für Nordamerika, SAS in Europa und Singapore Airlines für Südostasien und Australien gilt es, die geplante Zusammenarbeit schrittweise zu konkretisieren und in die Praxis umzusetzen, damit die angestrebten Vorteile und Synergien sowohl für alle beteiligten Partner wie auch für unsere Kunden voll zum Tragen kommen.

Des weitern erwarten wir Fortschritte bei den Verhandlungen zwischen den eidgenössischen und den EG-Behörden über Liberalisierungsschritte im Europaverkehr. Ferner unterstützen wir aktiv alle Bestrebungen bei der Neugestaltung der europäischen Flugsicherungsdienste.

Das Produktionsprogramm erfährt 1990 keine wesentliche Erweiterung. Da die ersten MD-11 nicht vor Ende dieses Jahres eintreffen werden, können wir verschiedene Langstreckenverbindungen noch nicht im gewünschten Mass aufbauen. Unsere Flotte wird hingegen im Frühjahr 1990 mit einer MD-82 verstärkt, welche wir für ein Jahr von der Balair einmieten, um einzelne Frequenzerhöhungen, insbesondere in Europa, verwirklichen zu können. Die Bedienung osteuropäischer Länder und die Zusammenarbeit mit deren nationalen Fluggesellschaften werden aufgrund der aktuellen Entwicklungen überprüft. Mit Beginn der Sommerflugplanperiode am 25. März 1990 können unsere Business-Class-Passagiere von verbessertem Sitzkomfort in den MD-81- und B747-Flugzeugen profitieren.

Im Sommer 1990 steht sodann der Vorentscheid über das künftige Europaflugzeug als Ersatz für die ab 1995 abzulösende MD-81 an. Die möglichen Nachfolgemodelle werden in Zusammenarbeit mit SAS, Austrian Airlines und Finnair evaluiert.

Unsere Positionierung im weltweiten Luftverkehr, die auf Sicherheit,

Qualität und Zuverlässigkeit baut, hängt mehr denn je von unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ab. Wir legen denn auch grössten Wert auf die Aus- und Weiterbildung des Personals; nur durch Angestellte, welche für die gemeinsamen Aufgaben motiviert sind, können unsere Grundsätze umgesetzt und unsere Dienstleistungen optimal auf die viel-

fältigen Kundenbedürfnisse ausgerichtet werden. Die im letztjährigen Geschäftsbericht ausführlich erläuterte und im Berichtsjahr abgeschlossene Neuorganisation und Restrukturierung der Swissair kommt rechtzeitig für den liberalisierten europäischen Luftverkehr zum Tragen. Äusseres Zeichen der Veränderungen ist unter anderem die neue, vom bekannten

Designer Luigi Colani geschaffene Bekleidung des uniformierten Swissair-Personals.

Am 2. Januar 1990 hat «Skyracer AG», eine neue Tochtergesellschaft der Swissair, den Betrieb aufgenommen. Damit bieten wir einen neuen, weltweiten Expressdienst für eilige Dokumente und Kleinsendungen bis 100 kg an. Die «Tür-zu-Tür»-Dienstleistung erstreckt sich von der Schweiz aus zu praktisch allen Destinationen des Swissair- und Crossair-Streckennetzes.

Obwohl eine gewisse Verflachung der Weltkonjunktur nicht ausgeschlossen werden kann, sind wir zuversichtlich, auch 1990 wieder befriedigende Ergebnisse zu erwirtschaften, vorausgesetzt, die von uns unbeeinflussbaren Faktoren wie Fremdwährungen oder Treibstoffpreise entwickeln sich nicht stark zu unserem Nachteil.

Wir werden uns mit dem bisher Erreichten nicht zufriedengeben, sondern alles daransetzen, die Dienstleistungen der Swissair-Gruppe flexibel auf die sich wandelnden Kriterien unserer Kunden auszurichten.



#### **Benutzerfreundliche Infrastrukturen**

**Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, vorab die Einbindung der Flughäfen in nationale und internationale Eisenbahnnetze, wird zunehmend an Bedeutung gewinnen. Die Swissair unterstützt diese Bestrebungen aktiv.**

## Destinationsen

### Swissair

#### Europa

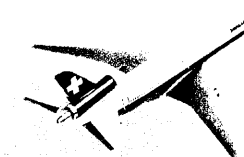
Amsterdam	Frankfurt	Köln/Bonn	Madrid	München
Athen	Genf	Kopenhagen	Mailand	Nizza
Barcelona	Genua	Larnaka	Malaga	Nürnberg
Basel/Mulhouse	Göteborg	Linz	Malta	Oslo
Belgrad	Graz	Lissabon	Manchester	Palma de Mallorca
Birmingham	Hamburg	Ljubljana	Marseille	Paris
Bordeaux	Hannover	London	Moskau	Porto
Brüssel	Helsinki	Lyon		Prag
Budapest	Istanbul			Rom
Bukarest				
Catania				
Düsseldorf				

#### Nordamerika

Anchorage  
Atlanta  
Boston  
Chicago  
Los Angeles  
Montreal  
New York  
Toronto

#### Südamerika

Buenos Aires  
Caracas  
Rio de Janeiro  
Santiago de Chile  
São Paulo



**Beteiligungen**  
**Schweizerische**  
**Gesellschaft für**  
**Bedarfsluftverkehr**  
Postfach  
CH-4002 Basel  
Telefon 061 325 3131  
Telex 962 407  
Telefax 061 325 2174

**Compagnie de**  
**Transport Aérien CTA**  
Case postale 110  
CH-1215 Genève 15  
Aéroport  
Telefon 022 799 20 20  
Telex 415 785  
Telefax 022 799 20 01

**Swissair**  
**Beteiligungen AG**  
Postfach  
CH-8058 Zürich-  
Flughafen  
Telefon 01 812 12 12  
Telex 825 601  
Telefax 01 813 38 79

Salzburg  
Sofia  
Stockholm  
Stuttgart  
Thessaloniki  
Tirana  
Toulouse  
Turin  
Warschau  
Wien  
Zagreb  
Zürich

#### Afrika

Abidjan	Kairo
Accra	Kinshasa
Algier	Lagos
Brazzaville	Libreville
Casablanca	Monrovia
Dakar	Nairobi
Dar es-Salaam	Tripolis
Douala	Tripolis
Johannesburg	Tunis

#### Asien

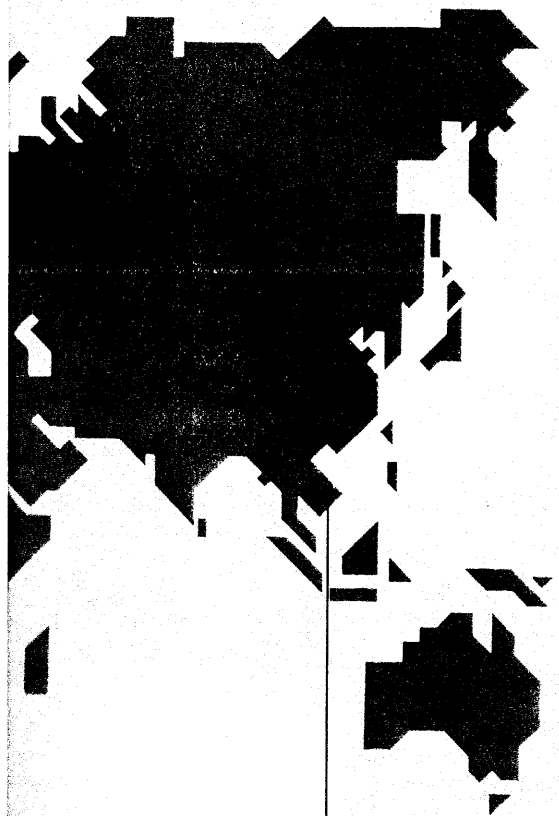
Abu Dhabi	Hongkong
Amman	Izmir
Ankara	Jakarta
Bagdad	Jeddah
Bangkok	Karachi
Beijing	Kuwait
Beirut	Manila
Bombay	Riad
Damaskus	Seoul
Dubai	Singapur
	Teheran
	Tel Aviv
	Tokio

Dieser Bericht ist auch in  
Französisch und Englisch  
erhältlich

Köln/Bonn	Madrid	München
Kopenhagen	Mailand	Nizza
Larnaka	Malaga	Nürnberg
Linz	Malta	Oslo
Lissabon	Manchester	Palma de Mallorca
Ljubljana	Marseille	Paris
London	Moskau	Porto
Lyon		Prag
		Rom

**Nordamerika**

Anchorage  
 Atlanta  
 Boston  
 Chicago  
 Los Angeles  
 Montreal  
 New York  
 Toronto



**Asien**

Abu Dhabi	Hongkong
Amman	Izmir
Ankara	Jakarta
Bagdad	Jeddah
Bangkok	Karachi
Beijing	Kuwait
Beirut	Manila
Bombay	Riad
Damaskus	Seoul
Dubai	Singapur
	Teheran
	Tel Aviv
	Tokio

Kairo
Kinshasa
Lagos
Libreville
Monrovia
Nairobi
Tripolis
Tunis



## **Finanzielle Berichterstattung**

**Geschäftsbericht 1989**

## Inhaltsverzeichnis

Grundsätze der Rechnungslegung	1
Erfolgsrechnung 1989	2
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	4
Bilanz per 31. Dezember 1989	8
Erläuterungen zur Bilanz	10
Anträge des Verwaltungsrates	14
Bericht der Kontrollstelle	15
Aktien- und Dividenden-Kennziffern	15
Kapitalflussrechnung 1989	16
Wertschöpfungsrechnung 1989	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.

Die Grundsätze sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

### 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 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 1989 (in 1000 Franken)

2

Erträge	1989		1988	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Flugbetriebserträge				
Passagen	3 091 562		2 668 546	
Fracht	454 587		411 606	
Post	49 267		47 792	
Charter- und Sonderflüge	34 497	<b>3 629 913</b>	40 867	3 168 811
Provisions- und übrige Verkehrserträge		<b>144 244</b>		125 489
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material		<b>30 801</b>		25 750
Erträge aus Drittleistungen				
Technische Dienste	318 971		268 589	
Verpflegungsbetriebe und Taxfree Shops	249 839		223 296	
Bodenorganisationsdienste	196 413		181 915	
Übrige Drittleistungen	83 707	<b>848 930</b>	76 196	749 996
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		<b>183 206</b>		214 329
<b>Total Erträge</b>		<b>4 837 094</b>		4 284 375

Aufwand	1989		1988	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personalkosten				
Saläre und übrige Personalkosten	1 375 067		1 286 340	
Sozialversicherungen	305 090	<b>1 680 157</b>	284 367	1 570 707
Treibstoffkosten		<b>415 733</b>		339 416
Techn. Material- und Überholungskosten		<b>318 032</b>		243 638
Bodenorganisations-Fremdkosten		<b>479 435</b>		429 477
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		<b>130 698</b>		96 534
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		<b>306 363</b>		259 059
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		<b>10 381</b>		14 353
Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		<b>83 486</b>		68 868
Liegenschafts- und Energiekosten		<b>132 077</b>		123 849
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten				
Finanzkosten	137 560		99 677	
Direkte Steuern	23 316		19 831	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	150 299	<b>311 175</b>	156 660	276 168
Fernmeldekosten		<b>34 113</b>		31 969
Werbe- und Verkaufskosten		<b>92 406</b>		85 196
Provisionskosten		<b>380 338</b>		327 041
<b>Total Aufwand vor Abschreibungen</b>		<b>4 374 394</b>		3 866 275

3

	1989	1988
	Fr.	Fr.
<b>Total Erträge</b>	<b>4 837 094</b>	4 284 375
<b>Total Aufwand vor Abschreibungen</b>	<b>4 374 394</b>	3 866 275
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>462 700</b>	418 100
<b>Abschreibungen</b>		
ordentliche	<b>323 000</b>	302 000
ausserordentliche	<b>45 000</b>	40 000
<b>Reingewinn des Jahres</b>	<b>94 700</b>	76 100

### Der Ertragsfranken 1989

	Herkunft	Verwendung
22% Übrige Erträge	4% Finanz- und übrige Erträge	2% Reingewinn
	18% Drittleistungen (ohne Tochter-gesellschaften)	6% Passagierkosten
	3% Provisions- und übrige Verkehrserträge	8% Technische Materialkosten
78% Verkehrserträge	10% Fracht/Post	8% Abschreibungen
		8% Provisionen
		9% Treibstoff
		10% Boden-organisationskosten
	65% Passagen	16% Übrige Kosten
	35% Personalkosten	

## Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

4

### Allgemeine Bemerkungen

Im Berichtsjahr hat sich die Entwicklung der Währungskurse sehr positiv auf das Ergebnis ausgewirkt, nachdem von 1986 bis 1988 negative Einflüsse zu verzeichnen waren. Die Einnahmen und Ausgaben in den einzelnen Währungsgruppen entwickelten sich wie folgt:

Währungen	Einnahmen		Ausgaben	
	1989	1988	1989	1988
Schweizerfranken	41%	43%	61%	63%
US\$ und US\$-abhängige Währungen	29%	26%	24%	22%
Übrige Währungen	30%	31%	15%	15%

Der US-Dollar ist weiterhin die wichtigste Fremdwährung. Prozentual jedoch, und in der Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben, ist die Summe der übrigen Währungen bedeutender, wobei die 4 wichtigsten europäischen Währungen (DM, LIT, UK£, FFR) 60% dieser Gruppe repräsentieren.

Veränderung der wichtigsten Fremdwährungen; gewichtete Durchschnittskurse

Währungen	Ø Kurs 1989	Ø Kurs 1988
US\$	1.61	1.45
DM	86.58	82.83
LIT	0.119	0.112
UK£	2.67	2.58
FFR	25.46	24.29
JYE	1.18	1.13

### Erträge

Streckenenerträge + 14,9%

Sie umfassen die Erträge aus Passagen, Fracht und Post. Die Passagenerträge erhöhten sich um 15,9%, die Frachterträge um 10,4% und die Posterträge um 3,1%.

### Entwicklung nach Verkehrsgebieten

Gebiete	Streckenenerträge 1989		Veränderung gegenüber 1988		Verkehrsveränderung in %
	in Mio. Fr.	in %	in Mio. Fr.	in %	
Europa I	947	26.3	+ 116	+ 14.0	+ 9.0
Europa II	644	17.9	+ 67	+ 11.6	+ 7.7
Nordatlantik	814	22.6	+ 137	+ 20.3	+ 9.7
Südatlantik	110	3.1	+ 12	+ 12.5	- 1.5
Mittlerer Osten	262	7.3	+ 43	+ 19.4	+ 5.4
Ferner Osten	546	15.2	+ 58	+ 11.8	+ 8.5
Afrika	272	7.6	+ 34	+ 14.1	+ 5.0
Ganzes Netz					
Regelmässiger Linienverkehr	3595	100	+ 467	+ 14.9	+ 7.9

Die Verkehrssteigerung bei den Passagen betrug weltweit 7%, bei Fracht und Post zusammen 8,7%.

Charter- und Sonderflüge - 15,6%

Bei dieser als Randleistung verkauften Produktion zeigt der Rückgang um rund 6 Mio. Franken, dass wir unsere Flugzeuge vermehrt für den regelmässigen Linienverkehr benötigten.

Provisions- und übrige Verkehrserträge + 14,9%

Diese Ertragsgruppe ist wesentlich abhängig vom Umfang der durch die Swissair verkauften und durch Dritte abgeflogenen Transportdokumente sowie vom Volumen unserer Frachtnebenleistungen.

Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material + 19,6%

Infolge Eigenbedarfs gingen die Erträge aus der Vermietung von Flugzeugen und Besatzungsdiensten zurück. Eine starke Steigerung erfuhren indessen die weiterverrechenbaren Aufwendungen für Materialbereitstellungen im Rahmen der technischen Zusammenarbeit.

Erträge aus Drittleistungen + 13,2%

Wiederum trugen die Erträge aus technischen Diensten mit + 18,8% ganz wesentlich zur Steigerung dieser Ertragsgruppe bei. Der Zuwachs ist auf ein erhöhtes Auftragsvolumen in allen Sparten zurückzuführen.

In der Gruppe *Verpflegungsbetriebe und Taxfree Shops* (+ 11,9%) wirkte sich der Passagierzuwachs auf unsere Catering-Produktion für fremde Gesellschaften, auf die Taxfree Shops in Zürich und Genf sowie auf unseren eigenen Bordverkauf positiv aus.

Unsere *Bodenorganisationsdienste* für fremde Gesellschaften erbrachten eine Ertragssteigerung von 8%. Die Erhöhung fiel in Basel mit 35% am markantesten aus, wobei das Geschäftsvolumen deutlich unter demjenigen von Zürich und Genf liegt.

Der Anteil von Flugbewegungen fremder Gesellschaften im regelmässigen Linienverkehr betrug 1989 für den Flughafen Zürich 50,4%, für Genf 54,2% und für Basel 61,4%.

Wiederum sorgten bei den *übrigen Drittleistungen* (+ 9,9%) primär die Dienste im Bereich der EDV für die Ertragssteigerung.

Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge - 14,5%

Unter diese Ertragsgruppe fallen folgende Positionen:

(in Mio. Franken)	1989	1988
Finanzerträge	94	73
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen	3	78
Liegenschaftenerträge	14	14
Beteiligungserträge	16	10
Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrestransitorien, Rück- erstattungen, nachträglich erhaltene Rabatte, diverse Erträge	56	39
	183	214

Die Zinsentwicklung sowie unser Liquiditätszuwachs erbrachten 29% höhere Finanzerträge; sie bestehen fast ausschliesslich aus den Zinserträgen. Aus Beteiligungen flossen uns im Berichtsjahr hauptsächlich die folgenden Dividenden zu: Covia 6,8 Mio., Balair 3,3 Mio., Delta Air Lines 2,7 Mio., Crossair 1,8 Mio. und CTA 1,1 Mio. Franken.

5

Da 1989 keine Flugzeuge verkauft wurden, ist bei der entsprechenden Position und der ganzen Ertragsgruppe ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.

### Flugbetrieb 1980-1989

Auslastung und Nutzschwelle	%
	66

	64
--	----

	62
--	----

80 81 82 83 84 85 86 87 88 89

Auslastung Nutzschwelle

Relativkosten und -ertrag  
Index: 1980 = 100

	130
--	-----

	120
--	-----

	110
--	-----

	100
--	-----

80 81 82 83 84 85 86 87 88 89

● Kosten pro offeriertem tkm  
○ Ertrag pro ausgelastetem tkm  
□ Konsumentenpreise CH

**Aufwand**

*Personalkosten* + 7,0%

Der Personalbestand nahm 1989, umgerechnet auf Ganztagspositionen, um 712 auf einen Jahresendbestand von 19 296 Positionen zu. Von der Kostensteigerung entfällt je 1/3 auf den höheren Personalbestand, den Teuerungsausgleich sowie auf Reallohnverbesserungen und Erfolgsprämien.

*Treibstoffkosten* +22,5%

Nach mehreren Jahren sinkender Treibstoffpreise musste im Berichtsjahr eine Preiserhöhung hingenommen werden. Etwa ein Drittel der Kostensteigerung von 76 Mio. Franken ist preisbedingt, der Rest entfällt auf den Währungseffekt sowie den produktionsbedingten Mehrverbrauch.

*Technische Material- und Überholungskosten* + 30,5%

Über die Hälfte dieses Zuwachses entfällt auf technisches Material, das im Zusammenhang mit Leistungen für fremde Gesellschaften eingesetzt wurde.

*Bodenorganisations-Fremdkosten* + 11,6%

Die Ausgabensteigerungen für Flugsicherungsgebühren, Passagier- und Flughafensteuern sowie Abfertigungsleistungen von Drittesellschaften wurden verursacht durch die höhere Produktion, insbesondere aber durch Gebührenerhöhungen im In- und Ausland.

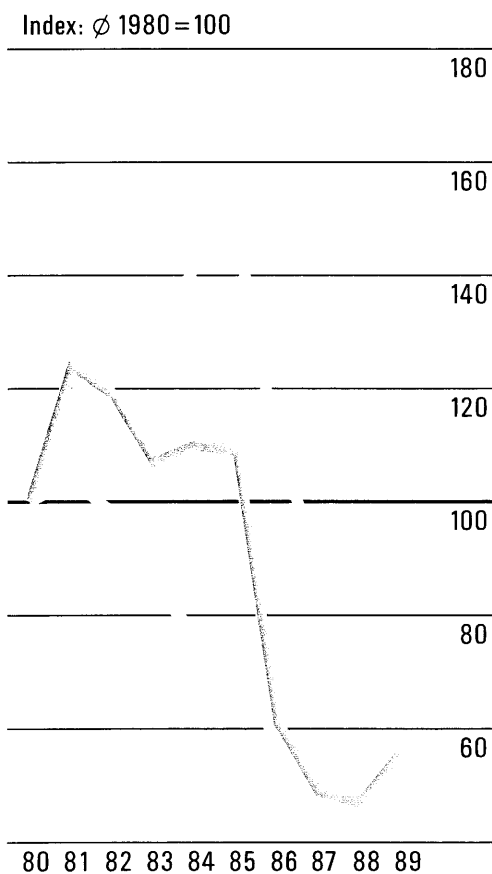
*Mietkosten für Flugzeuge und Reserve-material* + 35,4%

Den im Laufe des Geschäftsjahres 1988 eingeleiteten Produktionsaufbau in Europa I und II haben wir im Berichtsjahr fortgesetzt. Die Angebotssteigerung von 7,7% wurde zum Teil wiederum durch Flugzeuge von CTA, Crossair und Balair abgedeckt. Zudem stiess im Herbst eine gemietete DC-10 zur Flotte, womit der verzögerten Ablieferung der MD-11-Flugzeuge begegnet wird.

*Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree Shops* + 18,3%

Ausschlaggebend für die markante Zunahme bei dieser Kostengruppe waren die gestiegene Zahl Passagiere, qualitative Verbesserungen des Bordservice sowie beträchtlich höhere Catering-Lieferungen für andere Fluggesellschaften.

**Treibstoffpreise 1980–1989**



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

*Sach- und Haftpflichtversicherungen* – 27,7%

Weiterhin sinkende Haftpflichtversicherungsprämien auf dem Weltmarkt, verstärkt durch günstige Vertragsabschlüsse, führten zu einer nochmaligen Reduktion der Kosten um 4 Mio. Franken.

*Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebs-einrichtungen* + 21,2%

Die Hälfte dieser Kostensteigerung entfällt auf die Beschaffung von Geräten der Informationsverarbeitung in den Bereichen Reservation, Abfertigung und Verkauf sowie der Büroautomation.

*Liegenschafts- und Energiekosten* + 6,6%

Über 50% dieser Kostengruppe betreffen Mieten für unsere Büroräumlichkeiten in der ganzen Welt.

*Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten* + 12,7%

Die absolut und prozentual grösste Steigerung betrifft die Finanzkosten. Zusätzliche Mittel für die im Berichtsjahr getätigten Investitionen und ein allgemein höheres Zinsniveau führten zu einer Kostensteigerung von 38%. Die Zinskosten allein betragen 104 Mio. Franken.

*Fernmeldekosten* + 6,7%

Die Mehraufwendungen betreffen hauptsächlich den Betrieb bzw. die Miete unserer weltweiten Datennetze.

*Werbe- und Verkaufskosten* + 8,5%

Knapp die Hälfte der Aufwendungen für diese Kostengruppe entfällt auf Werbung im engeren Sinne. Der Zuwachs bei den Verkaufskosten ist zur Hauptsache auf höhere Gebühren und das gestiegene Volumen von Buchungen über fremde Reservations-systeme zurückzuführen.

*Provisionskosten* + 16,3%

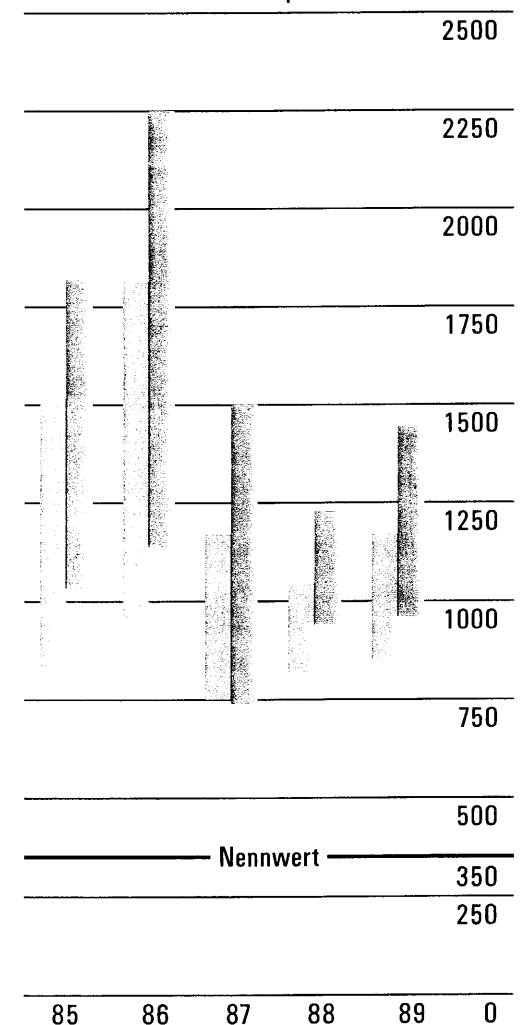
Den stärksten Zuwachs verzeichneten mit 27% die Kommissionen an Kreditkartenorganisationen. Die Provisionszahlungen im Bereich der Passagen erhöhten sich um 17%, bei der Fracht um 12%.

*Abschreibungen* + 7,0%

Die ordentlichen Abschreibungen nahmen aufgrund des ganzjährigen Betriebes der 1988 abgelieferten 8 Fokker 100-Flugzeuge und der erweiterten MD-81-Flotte zu.

**Kursentwicklung der Swissair-Aktien 1985–1989**

Höchst- und Tiefsturse pro Jahr in Fr.



Namenaktien  
Inhaberaktien

# Bilanz per 31. Dezember 1989

## vor Gewinnverteilung

(in 1000 Franken)

8

Aktiven (Vermögenswerte)	Anschaffungswert Anfangs- bestand 1. 1. 1989	Zugang: Neu- erwerb/ Lager- zuwachs	Abgang: Verkauf/ Lager- vermin- derung	Anschaffungswert End- bestand 31. 12. 1989	Kumulative Abschrei- bungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert 31. 12. 1989	Buchwert 31. 12. 1988
<b>Anlagevermögen</b>							
Immobilien							
Grundstücke	42 877	-	-	42 877	5 733	<b>37 144</b>	37 144
Bauten und bauliche Einrichtungen	705 564 (748 441)	43 173 (43 173)	4 667 (4 667)	744 070 (786 947)	481 835 (487 568)	<b>262 235</b> <b>(299 379)</b>	247 257 (284 401)
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 979 Mio. Fr.)							
Flugzeugpark							
Flugzeuge	2 877 414	37 900	-	2 915 314	2 019 971	<b>895 343</b>	1 054 843
Reservetriebwerke	94 629	32 040	6 480	120 189	67 137	<b>53 052</b>	31 931
Flugzeugersatzteile und Halbfabrikate	379 368 (3 551 411)	51 542 (121 482)	6 406 (12 886)	424 504 (3 460 007)	331 498 (2 418 606)	<b>93 006</b> <b>(1 041 401)</b>	70 197 (1 156 971)
(Versicherungswert 3213 Mio. Fr.)							
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge							
Informations- verarbeitungsanlagen	174 293	47 708	27 072	194 929	128 933	<b>65 996</b>	63 147
Fahrzeuge	109 130	19 852	6 444	122 538	86 904	<b>35 634</b>	28 399
Übrige Einrichtungen	320 252 (603 675)	28 876 (96 436)	9 715 (43 231)	339 413 (656 880)	254 919 (470 756)	<b>84 494</b> <b>(186 124)</b>	96 609 (188 155)
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 900 Mio. Fr.)							
Beteiligungen	524 359	421 516	7 053	938 822	61 749	<b>877 073</b>	475 491
Vorauszahlungen für Flugzeuge und übrige Anlagen						<b>708 978</b>	508 649
Total Anlagevermögen						<b>3 112 955</b>	2 613 667
<b>Umlaufvermögen</b>							
Materialbestände (Versicherungswert 206 Mio. Fr.)	167 873	36 639	1 324	203 188	125 320	<b>77 868</b>	52 261
Bankkonto reservierte Aktien						<b>8 976</b>	27 544
Debitoren und trans. Aktiven						<b>884 290</b>	788 346
Verfügbare Mittel						<b>368 914</b>	389 239
Wertschriften						<b>1 352 688</b>	909 963
Kurzfristige Geldanlagen						<b>94 650</b>	79 913
Bankguthaben und Gelder unterwegs						<b>7 766</b>	8 367
Kassen und Postcheck						<b>(1 824 018)</b>	(1 387 482)
(Total verfügbare Mittel)						<b>2 795 152</b>	2 255 633
Total Umlaufvermögen						<b>5 908 107</b>	4 869 300
<b>Bilanzsumme</b>						<b>5 908 107</b>	4 869 300

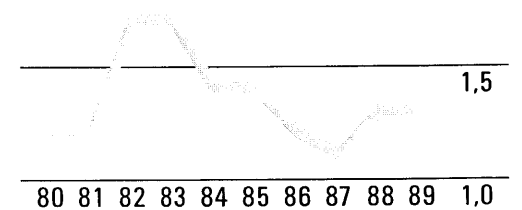
9

Passiven (Kapitalquellen)	Buchwert 31. 12. 1989	Buchwert 31. 12. 1988
<b>Eigenkapital</b>		
Aktienkapital		
Namenaktien	<b>465 995</b>	424 731
Inhaberaktien	<b>243 177</b> <b>(709 172)</b>	190 640 (615 371)
Reserven		
Allgemeine		
aus Gewinnzuweisung	145 236	
aus Agio	390 996	
aus Genussscheinen	<u>33 930</u>	
Spezielle	<b>570 162</b> <b>(727 162)</b>	372 000 (519 000)
Spezielle	<b>157 000</b> <b>(727 162)</b>	147 000 (519 000)
Total Eigenkapital	<b>1 436 334</b>	1 134 371
<b>Fremdkapital</b>		
Langfristige Schulden		
Obligationenanleihen	<b>1 683 601</b>	1 283 601
Bankdarlehen	<b>75 000</b>	75 000
Übrige langfristige Schulden	<b>145 600</b> <b>(1 904 201)</b>	153 100 (1 511 701)
Kurzfristige Schulden		
Bankdarlehen	<b>77 000</b>	0
Dividenden und Obligationenzinsen	<b>2 848</b>	2 984
Kreditoren und transitorische Passiven	<b>1 253 310</b>	1 050 272
Personaldepositenkasse	<b>106 036</b> <b>(1 439 194)</b>	112 821 (1 166 077)
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	<b>713 067</b>	670 287
Total Fremdkapital	<b>4 056 462</b>	3 348 065
<b>Rückstellungen und Wertberichtigungen</b>		
	<b>314 935</b>	305 176
<b>Verfügbarer Gewinn</b>		
Gewinnvortrag aus Vorjahr	<b>5 676</b>	5 588
Reingewinn des Jahres	<b>94 700</b>	76 100
Total verfügbarer Gewinn	<b>100 376</b>	81 688
<b>Bilanzsumme</b>		
Eventualverpflichtungen	<b>160 334</b>	111 703

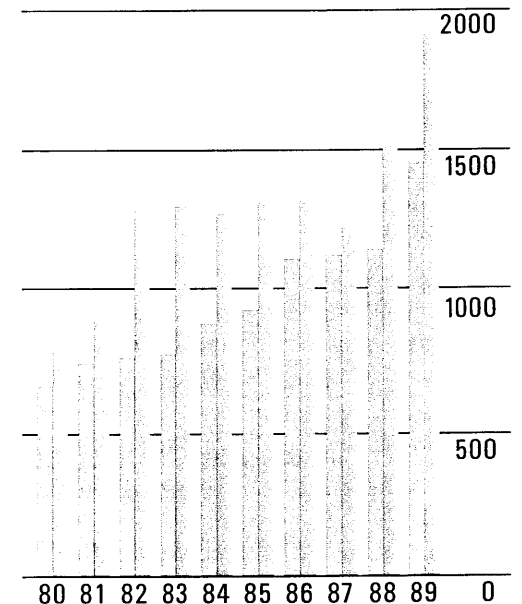
### Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital 1980-1989

Verhältnis Fremdkapital zu Eigenkapital

2,0



in Mio. Fr.



Eigenkapital  
Fremdkapital

## Erläuterungen zur Bilanz

10

### Allgemeines

Die Bilanzsumme stieg um über eine Milliarde Franken auf knapp 6 Milliarden Franken an. Diese markante Steigerung hat jedoch keine grösseren Veränderungen in der Bilanzstruktur bewirkt.

	Veränderung zu Vorjahr %	Anteil an Bilanzsumme	
		1989 in %	1988 in %
Anlagevermögen	+ 19	53	54
Umlaufvermögen	+ 24	47	46
Eigenkapital	+ 27	24	23
Langfristiges Fremdkapital	+ 26	32	31
Übrige Passiven	+ 15	44	46
Bilanzsumme	+ 21	100	100

Das um 500 Millionen Franken höhere Anlagevermögen – in erster Linie bei den Beteiligungen – ist vollständig durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert.

Den auf der Aktivseite aufgeführten Versicherungswerten liegt das Prinzip der Absicherung der Wiederbeschaffungskosten zugrunde. Eine Ausnahme bilden ältere Flugzeuge, bei denen die Verkehrswerte versichert werden.

### Aktiven

#### Immobilien

Zusammensetzung der Bauten und baulichen Einrichtungen

		Anschaffungswerte		Buchwerte	
		1989 Mio. Fr.	1989 Mio. Fr.	1988 Mio. Fr.	1988 Mio. Fr.
Eigene Bauten	Schweiz	500	210	163	
	Ausland	58	16	19	
Einbauten in Mietobjekten	Schweiz	77	10	7	
	Ausland	83	0	0	
Im Bau befindliche Objekte		26	26	58	
Gemäss Bilanz		744	262	247	

Von den 1989 getätigten 43 Mio. Franken Neuinvestitionen betreffen gut die Hälfte das Ende Jahr bezogene Verwaltungszentrum am Flughafen Genf.

#### Flugzeugpark

Der Zuwachs von 123 Mio. Franken resultiert aus dem Neuzugang von einem MD-81-Flugzeug sowie Investitionen in die PW-4000 Triebwerke, die wir für Dritte unterhalten. Es wurden keine Flugzeuge veräussert. Die Abschreibungen auf dem Flugzeugpark betragen 1989 231 Mio. Franken. Der Buchwert beträgt Ende Jahr lediglich noch 30% (Vorjahr 35%) des Anschaffungswertes.

Im Bilanzausweis nicht enthalten sind die mit langfristigen Lease-Verträgen gemieteten 3 Boeing 747-Flugzeuge und 1 MD-81. Deren Anschaffungswert entspricht einem Investitionsbetrag von rund 570 Mio. Franken. Die noch offenen Kapitalverpflichtungen betragen 176 Mio. Franken.

11

### Beteiligungen

Zusammensetzung der Buchwerte der Beteiligungen		1989 Mio. Fr.	1988 Mio. Fr.
Tochtergesellschaften		219	172
Minderheitsbeteiligungen		658	303
		877	475
Aufteilung nach			
	Inland	348	283
	Ausland	529	192

Mit 309 Mio. Franken ist die Beteiligung an Delta Air Lines Hauptgrund für die starke Steigerung. Weitere 79 Mio. Franken entfielen auf die Kapitalerhöhungen bestehender Luftverkehrsbeteiligungen an Balair, Crossair und AUA.

#### Vorauszahlungen

Die Zunahme von 200 Mio. Franken widerspiegelt den Baufortschritt der MD-11 beziehungsweise die damit verbundenen vertraglichen Anzahlungen.

### Materialbestände

Inventarbestände zu Anschaffungswerten	1989 Mio. Fr.	1988 Mio. Fr.
Technisches Verbrauchsmaterial	82	69
Technische Drittleistungen in Arbeit	64	44
Bordverpflegungs- und Taxfree-Material	40	39
Übriges Material	17	16
	203	168

### Bankkonto reservierte Aktien

Zusammensetzung	1989 Mio. Fr.	1988 Mio. Fr.
25 645 (Vorjahr 44 753) Aktien für Mitarbeiter	9	16
0 (Vorjahr 33 943) Aktien für Optionsanleihe der Swissair Finance (B.V.I.) Ltd.	0	12
	9	28

Die ausstehenden Optionen wurden vollständig ausgeübt.

### Debitoren und transitorische Aktiven

Zusammensetzung	1989 Mio. Fr.	1988 Mio. Fr.
Forderungen gegenüber Fluggesellschaften	276	233
Forderungen gegenüber Kunden und Agenten	304	291
Forderungen gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe	45	43
Andere Guthaben	132	133
Transitorische Aktiven	127	88
	884	788



Debitorenguthaben sind zu ihrem Nominalwert eingesetzt. Für Kundenrisiken bestehen angemessene Rückstellungen auf der Passivseite.

Die Zunahme der transitorischen Aktiven ist mehrheitlich der Zinsabgrenzung als Folge der höheren liquiden Mittel und der gestiegenen Zinssätze zuzuschreiben.

### Verfügbare Mittel

Die gesamten verfügbaren Mittel nahmen um 437 Mio. Franken zu und erreichen den ausserordentlich hohen Stand von 1,8 Milliarden Franken. Es ist gelungen, noch zu günstigen Konditionen Liquidität im Hinblick auf künftige Flugzeugbeschaffungen aufzubauen.

### Passiven

#### Eigenkapital

	1989	1989	1988
	Anzahl	Mio. Fr.	Mio. Fr.
Dividendenberechtigtes Eigenkapital			
Aktien			
Nominal zu 350 Fr.	2 026 205	<b>709</b>	615
– Reserviert für Mitarbeiter	– 25 645	<b>– 9</b>	– 27
	2 000 560	<b>700</b>	588
Genussscheine, ohne Nennwert			
– Ausgegeben	981 932		
– Reserviert für Optionsanleihen	– 807 700		
Dividendenberechtigter Wert auf der rechnerischen Basis von 70 Fr. je Genussschein, d. h. 1/3 einer Aktie	174 232	<b>12</b>	11
Total dividendenberechtigtes Eigenkapital		<b>712</b>	599

Das *Aktienkapital* wurde 1989 in 2 Schritten um nominell 94 Mio. Franken erhöht. Die ausgewiesenen *Reserven* betragen erstmals mehr als das nominelle Aktienkapital. Von der Erhöhung der allgemeinen Reserven um 198 Mio. Franken entfallen 187 Mio. Franken auf Agiozahlungen. 8 Mio. Franken stammen aus der Gewinnverteilung 1988, und 3 Mio. Franken flossen aus Genussscheinausgaben zu.

Die kurzfristigen Geldanlagen sind auf die kommenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit der MD-11-Beschaffung ausgerichtet. Sie weisen folgende Fälligkeiten auf:

	Mio. Fr.
1990	750
1991	603
	<b>1 353</b>

Diese Geldanlagen sowie die *Wertschriften* von 369 Mio. Franken sind zu 95% in Schweizer Franken angelegt. Die *Wertschriften* sind frei verfügbar.

Den speziellen Reserven konnten wiederum 10 Mio. Franken aus freigeordneten Rückstellungen zugeführt werden.

### Langfristige Schulden

Die Zunahme beträgt 392 Mio. Franken. Das Finanzierungsverhältnis Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital hat sich mit 1:1,3 im Berichtsjahr nicht verändert.

### Zusammensetzung der Obligationenanleihen und Privatplazierungen

5½%	50,0 Mio. Fr.	1982–1990 P	3 %	100,0 Mio. Fr.	1987–2001 1)
4¼%	80,0 Mio. Fr.	1979–1991	5½%	200,0 Mio. Fr.	1989–2003
6¼%	30,0 Mio. Fr.	1982–1992 P		84,0 Mio. Fr.	1980–2005 2)
5¼%	120,0 Mio. Fr.	1982–1992	5½%	36,0 Mio. Fr.	1980–2005 3)
4¼%	37,6 Mio. Fr.	1977–1992 1)	4¼%	150,0 Mio. Fr.	1988–2013 4)
6¼%	80,0 Mio. Fr.	1981–1993		<b>1 683,6 Mio. Fr.</b>	
4 %	70,0 Mio. Fr.	1978–1994			
3 %	50,0 Mio. Fr.	1988–1995 P 1)			
5¼%	76,0 Mio. Fr.	1981–1996 1)			
5½%	120,0 Mio. Fr.	1982–1997			
6 %	100,0 Mio. Fr.	1989–1998 P			
4½%	100,0 Mio. Fr.	1987–1999 P			
3¼%	100,0 Mio. Fr.	1989–1999 1)			
4¼%	100,0 Mio. Fr.	1988–2000 P			

- 1) Optionsanleihen  
2) Variabler Zinssatz (zurzeit 5¼%)  
3) Ab 1990 variabler Zinssatz  
4) Ab 2000 variabler Zinssatz  
P Privatplazierungen

Die übrigen langfristigen Schulden weisen eine mittlere Laufzeit von 3½ Jahren auf.

### Kurzfristige Schulden

Beim kurzfristigen *Bankdarlehen* von 77 Mio. Franken handelt es sich um einen Überbrückungskredit für die Restfinanzierung der Delta-Beteiligung. Die Ablösung erfolgte im Januar 1990 in Form einer Privatplazierung.

### Kreditoren und transitorische Passiven

Zusammensetzung	1989	1988
	Mio. Fr.	Mio. Fr.
Schulden gegenüber Lieferanten	<b>318</b>	204
Schulden gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe	<b>12</b>	14
Andere Schulden	<b>116</b>	117
Transitorische Passiven	<b>807</b>	715
	<b>1 253</b>	1 050

Die um 114 Mio. Franken gestiegenen Schulden aus Lieferungen und Leistungen sind vorwiegend auf höhere pendente Verpflichtungen gegenüber Interlinepartnern sowie auf die MD-11-Beschaffung zurückzuführen. Die Schulden gegenüber unseren Personalvorsorgeeinrichtungen betragen weniger als 1 Mio. Franken.

### Noch nicht eingelöste Transportdokumente

Die Erhöhung der ausstehenden Transportverpflichtungen um 43 Mio. Franken ist der Vergrößerung des Geschäftsvolumens zuzuschreiben.

### Rückstellungen und Wertberichtigungen

Rund zwei Drittel dieser Position decken die in den Vermögenswerten stekenden Währungs- und Kursrisiken ab. Die Rückstellungen sind angemessen und mussten in diesem Jahr mit 10 Mio. Franken nur unwesentlich verstärkt werden.

### Eventualverpflichtungen

	1989	1988
	Mio. Fr.	Mio. Fr.
Bürgschaftsverpflichtungen für Tochtergesellschaften	<b>52</b>	50
Garantieverpflichtungen für Tochtergesellschaften	<b>33</b>	33
Bürgschaftsverpflichtungen für eigene Belange	<b>41</b>	–
Garantieverpflichtungen für eigene Belange	<b>34</b>	29
	<b>160</b>	112

Die neue Bürgschaftsverpflichtung für eigene Belange besteht im Zusammenhang mit der kurzfristig eingemieteten DC-10-30.

## Anträge des Verwaltungsrates

14

Zum Geschäftsjahr 1989 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 26. April 1990 die Anträge:

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1989 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1989 Entlastung zu erteilen;

	Fr.	1989 Fr.	1988 Fr.
3. den Reingewinn 1989 von wie folgt zu verwenden:		<b>94 700 000</b>	76 100 000
– Zuweisung an die allgemeinen Reserven	9 837 527		
– Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	3 000 000	<b>– 12 837 527</b>	– 11 000 000
Verbleibender Reingewinn Gewinnvortrag vom 1. Januar		<b>81 862 473</b> <b>5 676 397</b>	65 100 000 5 588 089
Zur Verfügung der Generalversammlung		<b>87 538 870</b>	70 688 089
– Dividende von brutto Fr. 40.– pro Aktie auf 2 000 560 Namen- und Inhaberaktien (Inhaberaktie gegen Coupon Nr. 56)		<b>80 022 400</b>	63 821 304
– Dividende von brutto Fr. 8.– pro Genussschein auf 174 232 Genussscheinen (gegen Coupon Nr. 56)		<b>1 393 856</b>	1 190 388
– Vortrag auf neue Rechnung		<b>6 122 614</b>	5 676 397

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt ab 30. April 1990 zur Auszahlung:

<b>Dividende 1989</b>	pro Aktie	pro Genussschein
	Fr. 40.—	Fr. 8.—
abzüglich 35% Verrechnungssteuer	Fr. 14.—	Fr. 2.80
<b>netto</b>	Fr. 26.—	Fr. 5.20

## Bericht der Kontrollstelle

15

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 1989 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, den 15. März 1990

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Prof. Dr. C. Helbling  
dipl. Bücherexperte

H. Rau  
dipl. Bücherexperte

## Aktien- und Dividenden-Kennziffern

(in Franken)

Geschäftsjahr	Ausgewiesener Reingewinn je Aktie <sup>1</sup> (vor ausserordentlichen Abschreibungen)	Selbstfinanzierung je Aktie <sup>1</sup> vor Gewinnverteilung	Ausgewiesenes Eigenkapital je Aktie <sup>1</sup>	Dividende je Aktie <sup>2</sup>	je Genussschein <sup>3</sup>	Bezugsrechte Namenaktie	Inhaberaktie
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	655	38.00	7.60		
1989	68.63	243	709	40.00	8.00	14.00	24.00
<b>Durchschnitt 10 Jahre</b>				<b>35.00</b>	<b>7.35</b>	<b>8.90</b>	<b>14.10</b>

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

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

<sup>3</sup> Genussscheine Durchschnitt 4 Jahre.

## Kapitalflussrechnung 1989

16

Herkunft der Mittel	1989 Mio. Fr.	1988 Mio. Fr.
<b>Innenfinanzierung:</b>		
Selbstfinanzierung		
Reingewinn des Berichtsjahres	94.7	76.1
Abschreibungen	368.0	342.0
Rückstellungen, Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven	31.5	109.5
<b>Andere Mittelzugänge</b>	<b>8.8</b>	42.4
Buchwerte verkaufter Anlagen und Beteiligungen		
<b>Aussenfinanzierung:</b>		
Eigenfinanzierung		
Erhöhung des Aktienkapitals inkl. Agio	261.5	—
Einlösung von Aktien-Optionen	19.9	—
Ausgabe von Genussscheinen	2.6	—
<b>Fremdfinanzierung:</b>		
Obligationenanleihen und Privatplazierungen	400.0	300.0
Zunahme kurzfristiger Schulden und nicht eingelöster Transportdokumente	315.9	435.4
<b>Gesamtzugang an Mitteln</b>	<b>1502.9</b>	1005.4
<b>Verwendung der Mittel</b>		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	43.2	33.0
Flugzeugpark	121.5	394.7
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	90.7	81.6
Beteiligungen	421.5	364.6
Vorauszahlungen	200.3	21.2
<b>Vermehrung Umlaufvermögen:</b>		
Debitoren und verfügbare Mittel	532.5	61.0
Übriges Umlaufvermögen	17.7	18.1
<b>Verminderung Fremdkapital:</b>		
Übrige Schulden	7.5	10.0
Gewinnausschüttung für Vorjahr	68.0	63.6
<b>Total Verwendung der Mittel</b>	<b>1502.9</b>	1005.4

Der gesamte Mittelzufluss von 1,5 Milliarden Franken übertrifft den bisherigen Höchstwert um fast 50%. Der erhöhte Gesamtzugang erfolgte ausschliesslich durch Aussenfinanzierung. Die Innenfinanzierung nahm trotz höherem Gewinn um 67 Mio. Franken ab, da im Berichtsjahr keine Flugzeugverkäufe erfolgten.

Der Mittelzufluss aus Erhöhung der kurzfristigen Schulden ist in den Erläuterungen zur Bilanz kommentiert.

Die Neuinvestitionen von 877 Mio. Franken bewegen sich praktisch auf der Vorjahresrekordhöhe. Mit 48% verzeichnen die verschiedenen neuen Beteiligungsengagements den Hauptanteil. Die Nettoselbstfinanzierung (nach Gewinnverteilung) belief sich auf relativ tiefe 49% der Investitionen (siehe Grafik).

Ein Drittel des gesamten Mittelzuganges konnte zur Vermehrung des Umlaufvermögens und somit zur Erhöhung der Schlagkraft verwendet werden.

## Wertschöpfungsrechnung 1989

17

Wertschöpfung der Swissair weltweit in Mio. Franken

	1989	1988	1987	1986	1985
Unternehmungsleistung	4847	4294	4012	4039	4362
– Vorleistungen	2546	2182	2059	2145	2446
– Ordentliche Abschreibungen	323	302	273	276	269
<b>Nettowertschöpfung</b>	<b>1978</b>	1810	1680	1618	1647
in % der Unternehmungsleistung	41	42	42	40	38
Fr. pro Mitarbeiter	102500	97400	93800	91600	95500

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.

Der 1989 verzeichnete leichte Rückgang der *Nettowertschöpfung* auf 41% ist primär auf den Einfluss höherer Fremdwährungskurse bei wichtigen Vorleistungen zurückzuführen.

Die Nettowertschöpfung je Mitarbeiter konnte um 5% auf über 100 000 Franken gesteigert werden.

Verteilung der Wertschöpfung in %

	1989*	1988
an Mitarbeiter	83,0	85,0
an Staat	4,3	3,8
an Kreditgeber	5,3	4,4
an Kapitalgeber	4,1	3,6
verbleibt für die Unternehmung	3,3	3,2

\* nach beantragter Gewinnverteilung

83% der Wertschöpfung gehen an unsere *Mitarbeiter*. Der leichte Rückgang ist eine Folge der ausgeweiteten Kapitalbasis mit den entsprechenden marktbedingten höheren Kosten für Fremdkapital sowie der Dividendenerhöhung.

Der höhere Anteil des *Staates* ist ausschliesslich in den Abgaben im Zusammenhang mit Kapitalbeschaffungen begründet. In den Leistungen an den Staat sind Steuern, Zölle usw. enthalten, jedoch nicht Landtaxen und Überflugkosten. Diese werden als Vorleistungen behandelt.

## Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

18

	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981	1980
<b>Verkehrsleistungen</b>										
Flugstunden	<b>188 124</b>	173 835	155 211	150 576	141 507	139 228	143 091	145 557	143 149	144 637
Angebote tkm	<b>3 751.6</b>	3 621.4	3 381.7	3 240.5	3 020.3	2 941.8	2 794.6	2 647.1*	2 555.9	2 512.0
Ausgelastete tkm	<b>2 474.6</b>	2 303.6	2 152.6	2 010.0	1 947.5	1 875.2	1 781.7	1 657.4*	1 533.1	1 428.2
Ausgelastete Passagier-tkm	<b>1 535.4</b>	1 439.8	1 367.9	1 286.8	1 261.3	1 194.3	1 199.1	1 157.4*	1 042.8	974.7
Ausgelastete Fracht-tkm	<b>887.9</b>	813.9	733.8	674.2	636.9	634.1	540.4	461.7	453.7	421.9
Ausgelastete Post-tkm	<b>51.3</b>	49.9	51.0	49.0	49.3	46.8	42.2	38.3	36.6	31.6
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	<b>66.2</b>	63.9	63.9	62.2	64.7	63.9	63.8	62.7*	60.0	56.9
Nutzschwelle <sup>1</sup>	<b>65.2</b>	63.7	63.4	63.6	64.0	63.6	63.8	64.1*	60.6	58.3
Flugbetriebskosten je angebotenem tkm	<b>-96</b>	-88	-90	-97	1.12	1.06	1.03	1.07*	1.05	-93
Sitzplatzbelegung	<b>65.3</b>	63.6	63.7	62.2	64.6	62.7	63.7	63.3	65.4	62.1
<b>Personalbestand</b> Ende Jahr ohne Lehrlinge	<b>19 296</b>	18 584	17 908	17 657	17 262	16 652	16 147	15 997	15 494	15 356
Teilzeitbeschäftigte:	ab 1982 stundenweise erfasst							bis 1981 als Halbe mitgezählt		
<b>Erträge und Kosten</b> in Mio. Fr.										
Verkehrserträge	<b>3 774.2</b>	3 294.3	3 153.9	3 185.3	3 514.8	3 247.0	2 976.2	2 878.2	2 760.2	2 367.3
Diverse Erträge	<b>1 062.9</b>	990.1	849.6	845.6	839.5	764.9	718.0	661.9	629.7	532.5
Gesamterträge	<b>4 837.1</b>	4 284.4	4 003.5	4 030.9	4 354.3	4 011.9	3 694.2	3 540.1	3 389.9	2 899.8
Gesamtkosten (ohne Abschreibungen)	<b>4 374.4</b>	3 866.3	3 628.4	3 690.4	3 971.8	3 653.2	3 362.9	3 282.6	3 127.6	2 697.5
Bruttoergebnis	<b>462.7</b>	418.1	375.1	340.5	382.5	358.7	331.3	257.5	262.3	202.3
Abschreibungen	<b>323</b>	302	273	276	269	268	250	219	183	158
ordentliche	<b>45</b>	40	30	0	45	30	25	0	25	0
ausserordentliche	<b>368.0</b>	342.0	303.0	276.0	314.0	298.0	275.0	219.0	208.0	158.0
<b>Reinergebnis</b>	<b>94.7</b>	76.1	72.1	64.5	68.5	60.7	56.3	38.5	54.3	44.3
<b>Bilanz per 31. Dezember</b> (nach Gewinnverteilung)										
Bilanzsumme	<b>5 908.1</b>	4 869.3	4 399.0	4 461.3	4 347.7	4 106.5	3 814.0	3 582.8	3 089.8	2 743.8
<b>Aktiven</b>										
Anlagevermögen	<b>3 113.0</b>	2 613.7	2 211.8	2 208.3	2 110.2	2 072.5	2 116.4	1 646.8	1 367.3	1 067.5
Umlaufvermögen	<b>2 795.1</b>	2 255.6	2 187.2	2 253.0	2 237.5	2 034.0	1 697.6	1 936.0	1 722.5	1 676.3
<b>Passiven</b>										
Aktienkapital	<b>709.2</b>	615.4	615.4	615.4	568.3	568.3	506.7	506.7	506.7	448.5
Reserven	<b>737.0<sup>2</sup></b>	527.0	509.0	492.0	358.0	315.0	270.0	257.0	238.0	218.0
Fremdkapital	<b>4 140.9<sup>2</sup></b>	3 416.0	2 986.3	3 090.9	3 144.5	2 943.5	2 803.3	2 603.9	2 159.0	1 901.9
Rückstellungen	<b>314.9</b>	305.2	282.7	258.0	271.2	274.6	229.4	211.6	182.0	171.5
Gewinnvortrag	<b>6.1<sup>2</sup></b>	5.7	5.6	5.0	5.7	5.1	4.6	3.6	4.1	3.9

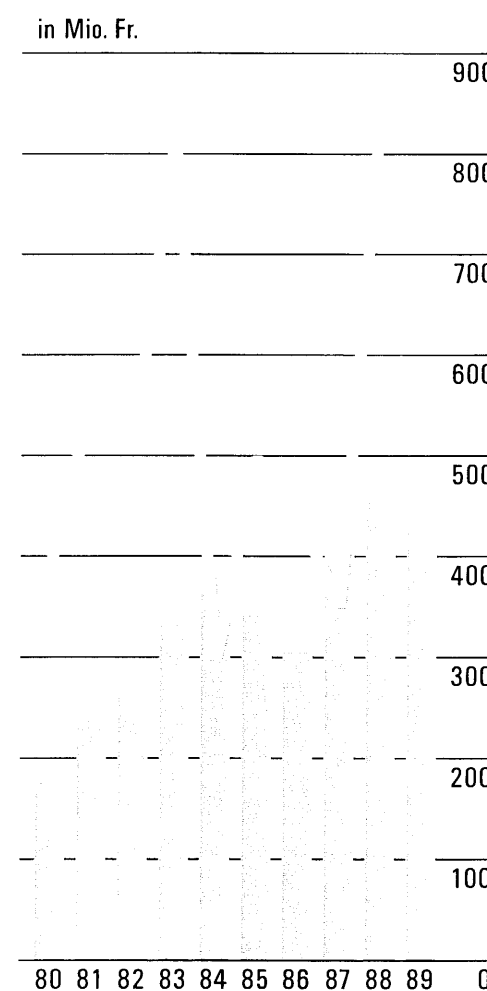
<sup>1</sup> Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist

<sup>2</sup> Vorbehaltlich Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

\* Ab 1982 geänderte statistische Zuladungen

19

### Investitionen und Selbstfinanzierung 1980-1989



Investitionen  
Selbstfinanzierung netto



## Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen

20

### Beteiligungen der Swissair

(Stand 31. 12. 1989)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten
Austrian Airlines, Wien (AUA)	8 %	AUS 2 200 000
Balair AG, Basel (Stimmrecht 57%)	48.9%	SFR 98 000
Crossair AG, Basel (Stimmrecht 41%)	38.3%	SFR 215 000
CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin (Stimmrecht 52%)	38.2%	SFR 29 461
Delta Air Lines, Inc., Atlanta	4.6%	US\$ 162 882
Gebr. Lincke AG, Kloten	100 %	SFR 100
Roscor AG, Kloten (Beteiligung für Swissair an Covia Partnership, Anteil 11,0%, Anschaffungswert 110 Mio. US\$)	100 %	SFR 50
Skyracer AG, Kloten	80 %	SFR 10 000
Swissair Beteiligungen AG, Zürich	100 %	SFR 150 000
The AirPlus Company Ltd., London	13.4%	UK£ 3 823
The Galileo Company Ltd., Swindon, England	11.6%	UK£ 40 000
Vernissa SA, Vernier	40 %	SFR 5 000
Diverse kleine Beteiligungen		

21

### Beteiligungen der Swissair Beteiligungen AG

(Stand 31. 12. 1989)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten
<b>Hotels:</b>		
– Swissair Nestlé Swissôtel AG, Kloten	51 %	SFR 1 500
– Sodereal Holding SA, Genf (Hotelbeteiligungen in Amsterdam, Istanbul, Basel, Lausanne und Montreux)	49.6%	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
<b>Verpflegung:</b>		
– ICS International Catering Services AG, Kloten	100 %	SFR 1 650
– Airest GmbH, Wien	35 %	AUS 10 000
– Buenos Aires Catering SA	45 %	ARA 14 062
– Iber-Swiss Catering SA, Madrid	30 %	PTS 500 000
– 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
<b>Liegenschaften und Verwaltungen:</b>		
– Uto Holding und Beteiligungen AG, Zürich	75 %	SFR 10 000
– Hiro-Swissair GmbH, Wien	75 %	AUS 228 000
– «Am Stadtpark» GmbH, Wien	75 %	AUS 32 000
<b>Übrige:</b>		
– Air Caterers Johannesburg PTY Ltd.	33 %	SAR 54
– Bowers Comp. Inc., Panama	13.1%	US\$ 1 226
– Euroactividade AG, Vaduz/FL	23.8%	SFR 105 851
– Interconvention AG, Kloten	100 %	SFR 200
– Jacky Maeder AG, Basel	98.2%	SFR 13 000
– Partenreederei MS «Olau Hollandia» II, Hamburg	5 %	DM 100 000
– Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey	33.3%	UK£ 17 500
– Reisebüro Kuoni AG, Zürich (Stimmrecht 26.4%)	38.6%	SFR 13 000
– Swiss Center Inc., New York	17 %	US\$ 500
– Swiss Centre Ltd., London	24.5%	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 1989 (in 1000 Franken)

	1989	1988
<b>Erträge</b>		
Dividenden	9 212	8 096
Zinserträge	6 207	4 206
Übrige Erträge	9 026	2 728
Total Erträge	<b>24 445</b>	15 030
<b>Kosten</b>		
Personalkosten	2 681	2 540
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	1 825	2 169
Finanzkosten	7 076	4 651
Total Kosten vor Abschreibungen und Rückstellungen	<b>11 582</b>	9 360
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>12 863</b>	5 670
Abschreibungen und Rückstellungen	11 187	5 476
<b>Reingewinn des Jahres</b>	<b>1 676</b>	194

### Erläuterungen

Das Bruttoergebnis der Swissair Beteiligungen AG hat sich gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Wesentlich dazu beigetragen haben Buchgewinne von 5,8 Mio. Franken, resultierend aus buchmässigen Beteiligungsabgängen von 2,4 Mio. Franken. In Kontinuität mit der vorsichtigen Bewertungspraxis werden 11,2 Mio. Franken für Rückstellungen verwendet, und es wird ein zweites Mal auf die Ausschüttung einer Dividende verzichtet.

Die Dividendenerträge haben sich erfreulich entwickelt (+ 13,8%). Wesentlich dazu beigetragen haben höhere Erträge aus der Verpflegungs-

gruppe und der Hiro-Swissair GmbH sowie währungsbedingte Mehreinnahmen ausländischer Beteiligungen mit Ausnahme jener in Argentinien. Die 1989 erfolgte starke Zinserhöhung zeigt sich sowohl bei den Zinserträgen als auch bei den Finanzkosten. Die Finanzkosten sind weiterhin höher als der Zinsertrag. Dies beruht auf der Tatsache, dass substantielle Mittel für das US-Hotelengagement in Form zinsfreier (Aktionärs-)Darlehen gewährt wurden.

Personaleinsparungen bewirkten einen unterproportionalen Anstieg der entsprechenden Positionen.

23

## Bilanz per 31. Dezember 1989, vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

	31. 12. 1989	31. 12. 1988
<b>Aktiven</b>		
<b>Anlagevermögen</b>		
Beteiligungen	215 380	143 958
Darlehen an Beteiligungsgesellschaften	119 756	93 913
Mobilien und Büromaschinen	—	26
	<b>(335 136)</b>	(237 897)
<b>Umlaufvermögen</b>		
Flüssige Mittel	3 313	2 056
Festgelder	1 000	65 200
Debitoren und transitorische Aktiven	1 274	1 488
	<b>(5 587)</b>	(68 744)
<b>Bilanzsumme</b>	<b>340 723</b>	306 641
<b>Passiven</b>		
<b>Eigenkapital</b>		
Aktienkapital	150 000	150 000
Reserven	1 400	1 400
	<b>(151 400)</b>	(151 400)
<b>Fremdkapital</b>		
Darlehen von Swissair	22 500	22 500
Übrige Darlehen	115 217	91 919
Kreditoren und transitorische Passiven	4 309	3 821
	<b>(142 026)</b>	(118 240)
<b>Delkredere und andere Rückstellungen</b>	<b>44 000</b>	35 380
<b>Verfügbare Gewinn</b>		
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1 621	1 427
Reingewinn	1 676	194
	<b>(3 297)</b>	(1 621)
<b>Bilanzsumme</b>	<b>340 723</b>	306 641

Eventualverpflichtungen:

Nicht einbezahlte Gesellschaftsanteile und Garantieverpflichtungen 38 Mio. Franken

### Erläuterungen

Die Bilanzsumme hat im Berichtsjahr um 34 Mio. Franken oder rund 11% zugenommen. Das Verhältnis zwischen Eigenkapital und Fremdkapital hat sich von 1:0,8 auf 1:0,9 verändert. Der hohe Festgeldbestand (eine Folge der im Dezember 1988 durchgeführten Aktienkapitalerhöhung) wurde 1989 für Investitionen verwendet. Rund 50 Mio.

Franken entfielen auf die Beteiligung an der Euroactividade, 22 Mio. Franken auf Kapitalerhöhungen bestehender Beteiligungen sowie 3 Mio. Franken auf die neuen Aktivitäten im Bereich des «Ship Catering». Die Investitionen in die Hotelgruppe erfolgten 1989 ausschliesslich in Form von Darlehen.

## Konsolidierte Kennzahlen der Swissair-Gruppe

24

### Konsolidierte Erfolgsrechnung der Swissair-Gruppe (in Mio. Fr.)

	1989	1988	Veränderung in %
<b>Erträge</b>			
Flugbetriebs- und übrige Transporterträge	4 102	3 550	+ 16
Erträge aus Drittleistungen	955	921	+ 4
Finanz- und Beteiligungserträge	136	95	+ 43
Total Erträge	5 193	4 566	+ 14
<b>Aufwand</b>			
Personalkosten	1 816	1 645	+ 10
Betriebskosten	1 953	1 663	+ 17
Vertriebs- und Verwaltungskosten	882	781	+ 13
Total Aufwand vor Abschreibungen	4 651	4 089	+ 14
<b>Bruttogewinn</b>	542	477	+ 14
Abschreibungen	361	326	+ 11
<b>Gruppengewinn</b>	181	151	+ 20
Gewinnanteile Minderheitsaktionäre	12	14	

### Konsolidierungsgrundsätze

Die konsolidierte Erfolgsrechnung beruht auf den Jahresrechnungen der zur Gruppe gehörenden Gesellschaften. Sie sind noch nicht durchwegs durch die gesetzlichen Kontrollstellen geprüft. Nicht betriebsnotwendige Abschreibungen und Rückstellungen sind eliminiert und somit im Gruppengewinn eingeschlossen. Die Bilanzzahlen basieren auf Buchwerten.

Die konsolidierten Zahlen umfassen neben den Werten der Swissair alle in- und ausländischen Gesellschaften, bei denen die Swissair direkt oder indirekt über mehr als 50% der Stimmrechte verfügt (siehe Listen der Beteiligungen). Diese Gesellschaften sind vollkonsolidiert. Neu im Betriebsjahr eingeschlossen ist die Jacky Maeder AG. Dieser Einfluss auf die Gesamterträge ist knapp 2%.

Bei den nicht konsolidierten Minderheitsbeteiligungen sind die vereinnahmten Dividenden berücksichtigt.

### Übrige Kennzahlen

	1989	1988	Veränderung in %
	in Mio. Fr.		
Bilanzsumme	6 694	5 643	+ 19
Eigenkapital inkl. Minderheitsaktionäre	1 607	1 304	+ 23
Investitionen	991	995	0
Gruppengewinn in % der Gesamterträge	3,5%	3,3%	

**Swissair**  
Schweizerische  
Luftverkehr-  
Aktiengesellschaft  
Hirschengraben 84  
CH-8001 Zürich  
Telefon 01 812 12 12  
Telex 825601  
Telefax 01 810 80 46