

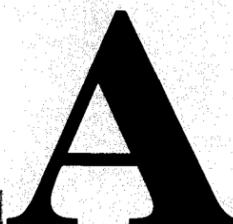


swissair 

Geschäftsbericht 1990

Inhaltsverzeichnis

Auf einen Blick – wichtige Kennziffern	
An die Aktionäre	
Chronik 1990	
Verwaltungsrat	
Verwaltung und Geschäftsleitung	
Geschäftsverlauf 1990	
Swissair	
Die Swissair im Wettbewerb	
Betrieb	
Personelles	
Chartergesellschaften – Balair, CTA	22
Swissair Beteiligungen AG (SBAG)	24
Weitere Beteiligungen der Swissair	28
Ausblick 1991	



uf einen Blick

Die Swissair-Gruppe

(Stand Ende 1990)

Wichtige Kennziffern	Balair	CTA	SBAG
Gesellschaftskapital Mio. Fr.	98.0	29.5	150.0
Swissair-Anteil	48,9%	38,2%	100%
Swissair-Stimmrechte	57,0%	52,0%	100%
Mitarbeiter	478	155	200
Anzahl Flugzeuge	6	4	10
Anzahl Flugstunden 1990	13275	10003	15000
Anzahl Hotels (in Betrieb)			1
Anzahl Cateringbetriebe		1	1
Brutto-Umsatz 1990 Mio. Fr.	230	73	300
Brutto-Gewinn 1990 Mio. Fr.	24	11	15
Investitionen 1990 Mio. Fr.	80	1	167

* SBAG = Swissair Beteiligungen AG (nicht konsolidiert)
 ** nach Massgabe der Führungsverantwortung

Die Swissair

	1990	1989	Veränderung in %
Verkehrsleistungen			
Angeborene tkm* (in 1000)	3845 199	3 751 635	+ 2,5
Ausgelastete tkm* (in 1000)	2526 063	2 474 576	+ 2,1
Etappenpassagiere	8 700 326	8 620 341	+ 0,9
Fracht und Post (in Tonnen)	298 685	300 331	- 0,5
Auslastung:			
- des regelmässigen Linienverkehrs	65,8%	66,2%	- 0,4 P.
- Sitzauslastung	65,1%	65,3%	- 0,2 P.
Erfolgsrechnung (in 1000 Fr.)			
Erträge	5 049 769	4 837 094	+ 4,4
Aufwand	4 710 469	4 374 394	+ 7,7
Abschreibungen	335 000	368 000***	- 9,0
Reingewinn	4 300	94 700	- 95,5
Dividende			
pro Aktie	Fr. **	Fr. 40.—	
pro Genussschein	Fr. **	Fr. 8.—	
Bilanzübersicht (in Mio. Fr.)			
Bilanzsumme	6 063	5 908	+ 2,6
Aktiven			
- Anlagevermögen	3 485	3 113	+ 11,9
- Umlaufvermögen	2 578	2 795	- 7,8
Passiven			
- Eigenkapital	1 556	1 436	+ 8,4
- Langfristige Schulden	1 994	1 904	+ 4,7
- Übrige Passiven	2 513	2 568	- 2,1

* tkm = Tonnenkilometer = Transport einer Tonne (1000 kg) über einen Kilometer
 ** Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung: keine Dividende
 *** inklusive 45 Mio. Fr. ausserordentliche Abschreibungen

A n die Aktionäre

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Weltluftverkehr basiert auf zwischenstaatlichen Verträgen, die teils liberal, teils protektionistisch gehandhabt werden. Er ist als weltweiter Dienstleistungszweig besonders stark von politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen abhängig. Seine Träger sind harter Konkurrenz ausgesetzt. Als Fluggesellschaft mit einem weltweiten Streckennetz kann sich die Swissair diesen Einflüssen nicht entziehen.

1990 war für den Weltluftverkehr ein unerwartet schlechtes Jahr, das Umfeld so frostig wie das Motiv unseres Umschlagbildes. Der Gesamtverlust aller IATA-Fluggesellschaften wird auf rund zwei Milliarden US-Dollar geschätzt. Verschiedene Einflussfaktoren hinterliessen deutliche Spuren in der gesamten Luftverkehrsindustrie:

- eine gedämpfte Konjunktur in wichtigen Märkten
- die politische Lage vor allem in der Golfregion und in Afrika
- gestiegene Treibstoffpreise
- massiv erhöhte Versicherungsprämien
- Überkapazitäten und Verdrängungswettbewerb.

Auch die Swissair konnte kein befriedigendes Resultat erarbeiten. Wir erlitten einen operationellen Verlust von annähernd 100 Millionen Franken, der nur dank Buchgewinnen, insbesondere aus dem Verkauf von DC-10-Flugzeugen, ausgeglichen werden konnte. Für uns wirkten sich folgende Faktoren zusätzlich negativ aus:

- die beträchtliche Zunahme der Personalkosten
- die Verspätung der MD-11-Ablieferung
- Währungsbedingte Einbussen infolge erstarktem Schweizerfranken
- Vorleistungen als Investition in die Zukunft.

Während im ersten Halbjahr vor allem Kostensteigerungen ein unbefriedigendes Ergebnis verursachten, worüber wir im Halbzeitbericht informierten, verhinderte im zweiten Semester insbesondere die Stagnation der Verkehrserträge die

erwartete und übliche Erholung. Die teilweise schon 1988 und 1989 eingeleiteten Korrekturmassnahmen vermochten deshalb den ungünstigen Verlauf des Berichtsjahres nicht zu kompensieren. Die Entwicklung hat uns aber bestätigt, dass wir die Hebel am richtigen Ort angesetzt haben. Die Verwirklichung der Massnahmen erfordert jedoch viel Zeit und Energien. Wichtige Elemente zur Ver-



Zukunftssicherung
Die auf modernster Technologie basierenden A320 und A321 werden im Vergleich zur MD-81 deutliche ökonomische und vor allem auch ökologische Verbesserungen bringen.

besserung unserer Ausgangslage im zunehmend schärfer geführten Konkurrenzkampf sind:

- die Zusammenarbeit innerhalb der «Global Excellence» mit Delta Air Lines und Singapore Airlines sowie der «European Quality Alliance» mit Austrian Airlines, Finnair und SAS
- das neu erarbeitete Marketing-Konzept mit Konzentration auf unser Kerngeschäft
- das Ergebnisverbesserungsprogramm MOVE.

Die Swissair hat als Folge des trockenen und deshalb teuren Schweizer Arbeitsmarktes vergleichsweise hohe Personalaufwendungen. Gleichzeitig stellen die Personalkosten das einzige grosse beeinflussbare Kostensegment dar. Aus diesem Grund streben wir inskünftig Arbeitsverträge an, die eine flexiblere Handhabung erlauben. Wir hoffen, dass die Mitarbeiter und die Personalverbände bereit sein werden, mit uns neue partnerschaftliche Lösungen zu finden.

Ende September entschied sich der Verwaltungsrat für die Bestellung von sieben A320 und neunzehn A321 von Airbus Industrie als Ersatz für die in den Jahren 1995-1998 ausscheidende MD-81-Flotte. Die erhöhte Sitzzahl dieser neuen Flugzeugtypen erlaubt ein Produktionswachstum ohne zusätzliche Flugbewegungen.

Mit dem Entscheid des EG-Transportministerrates vom 18. Juni 1990 hat sich die erhoffte Bildung eines einheitlichen europäischen Luftverkehrsraumes verzögert. Vorerst wird nämlich nur mit den EFTA-Ländern Schweden und Norwegen, nicht aber mit Island, Finnland, Österreich und der Schweiz verhandelt. Die Konsequenzen für die Swissair lassen sich gegenwärtig noch nicht abschätzen.

Wachsende Sorge bereitet uns das politische Umfeld. Der Luftverkehr wird zunehmend verketzert. Während anderen Trägern des öffentlichen Ver-

kehrs wie Bahn oder Bus Wohlwollen entgegengebracht wird, beabsichtigen gewisse Bevölkerungskreise, mit zum Teil unsachlichen Argumenten dem öffentlichen Luftverkehr weitere Fesseln anzulegen. Dabei wird die gesamtwirtschaftliche Bedeutung dieses Dienstleistungszweigs oft unterschätzt. Mehrere zehntausend Arbeitsplätze sind allein in der Schweiz direkt davon abhängig, indirekt auch zahlreiche Unternehmen anderer Branchen und Regionen. Es ist unbestritten, dass öffentlicher Verkehr Belastungen verursacht. Die Swissair hat sich deswegen schon seit Jahren mit ökologischen Belangen auseinandergesetzt und massgebliche Verbesserungen verwirklicht oder ausgelöst. Wir hoffen sehr, dass unsere vielfältigen Anstrengungen in Umweltschutzbelangen inskünftig vermehrt honoriert werden. Die Swissair-Gruppe ist jedenfalls bereit, in diesem Bereich weiterhin aktiv zu bleiben und den betriebswirtschaftlichen auch ökologische Interessen gegenüberzustellen, um so zur Zukunftssicherung von Unternehmen und Umwelt beizutragen.

Aufgrund des schlechten Jahresergebnisses, der in den ersten Monaten 1991 weiter verschärften politischen und wirtschaftlichen Lage und der ungewissen Aussichten beantragt der Verwaltungsrat den Verzicht auf eine Dividendenausschüttung, um die Unternehmenssubstanz für die Zukunft zu erhalten.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihr Verständnis.

Zürich, den 13. März 1991

Armin Baltensweiler

Armin Baltensweiler
Präsident des Verwaltungsrates

Otto Loeffler

Otto Loeffler
Präsident der Geschäftsleitung

C

hronik 1990

2. Januar: Betriebsaufnahme des Luftexpressdienstes Skyracer
 11. Februar: Ankunft der von Balair gemieteten MD-82
 28. Februar: Auszeichnung der Swissair als beste Fluggesellschaft in Europa durch das niederländische Magazin «Zakenreis»
 15. März: Swissair-Bilanzpressekonferenz mit 230 Journalisten; Swissair bestellt 2 weitere Fokker 100
 22. März: Öffnung des Balair-Aktienkapitals für Ausländer
 25. März: Alle Linienflüge Schweiz/Skandinavien als Gemeinschaftsdienste Swissair/SAS
 4. April: Eröffnung des Centre Swissair am Flughafen Genf
 26. April: Swissair-Generalversammlung mit 4428 Aktionären
 3. Mai: Gründung der European Quality Alliance EQA
 4. Mai: Swissair erhält den «Denkerpreis» 1990 für Verdienste im betrieblichen Vorschlagswesen
 21. Mai: Erstflug der Crossair-Fokker 50 im Auftrag der Swissair
 5. Juni: Einstellung der Swissair-Flüge nach Monrovia
 2. August: Einstellung der Swissair-Flüge nach Bagdad und Kuwait
 6. August: Aufnahme des Linienverkehrs nach Philadelphia
 29. August: Verbund der Reisevertriebssysteme Galileo/Traviswiss
 19. September: Auszeichnung der Swissair als beste Fluggesellschaft auf Kurz-/Mittelstrecken durch das britische Magazin «Executive Travel»
 28. September: Swissair bestellt 7 A320 und 19 A321
 25. Oktober: Auszeichnung der Swissair als beste Fluggesellschaft durch das deutsche Magazin «Check-in»
 26. Oktober: Einstellung der Swissair-Flüge nach Amman und Catania
 28. Oktober: Wiederaufnahme des Linienverkehrs nach Berlin
 29. Oktober: Aufnahme des Linienverkehrs nach Valencia und Bilbao

1. November: Balair und CTA annullieren alle geplanten Flugketten in den Mittleren Osten



«Berlin ist – wieder – durchgehend geöffnet!»

V

erwaltungsrat

Der Verwaltungsrat stellte 1990 einige wichtige Weichen für die Zukunft der Swissair. Als Nachfolger von Herrn Armin Baltensweiler für das Präsidium ab Mai 1992 konnte Herr Dr. Hannes Goetz, Delegierter des Verwaltungsrates und Vorsitzender der Konzernleitung der Georg Fischer AG, Schaffhausen, gewonnen werden. Unter Vorbehalt der Wahl durch die nächste Generalversammlung stimmte der Verwaltungsrat seiner Designation zu.

Der Rat bewilligte sodann – trotz gegenwärtig ungünstiger wirtschaftlicher Lage – die Ablösung der MD-81 durch die Airbus-Modelle A320 und A321 ab 1995 mit einem Investitionsvolumen von 2,3 Milliarden Franken. Ausserdem billigte der Rat die Beschaffung von zwei weiteren Fokker 100. Ferner hiess er neben zahlreichen anderen Geschäften eine Erhöhung unserer Beteiligung am Aktienkapital der Austrian Airlines von 8 auf 10% gut.

Eine der fünf ordentlichen Sitzungen wurde in Basel abgehalten, wo sich der Rat unter anderem über die Ausbaupläne und die politische Problematik des binationalen Flughafens orientieren liess.

Der Ausschuss traf sich neben den monatlichen und zahlreichen Son-

dersitzungen zu je einer Besprechung mit den Spitzen der SAS in Kopenhagen und der Singapore Airlines in Singapur. Intern hatte sich der Ausschuss wiederholt mit der Swissôtel-Kette und der Minderheitsbeteiligung an der Euroactividade zu befassen. Schliesslich besuchte er auch die Werke von McDonnell Douglas, um sich von der Gesellschaftsspitze über Pläne des Flugzeugherstellers sowie den Baufortschritt der MD-11 ins Bild setzen zu lassen.

Altershalber scheiden mit Datum der Generalversammlung 1991 die Herren Dr. C. Angst und Dr. W. Latscha aus dem Rat aus. In ihrer Amtszeit haben sich Herr Dr. Latscha, auch als Mitglied des Ausschusses, sowie Herr Dr. Angst für das Wohlergehen der Swissair energisch eingesetzt und dabei Wesentliches geleistet. Wir danken ihnen ganz herzlich für ihre bedeutsamen Beiträge.

Mit gleichem Datum läuft auch die Amtsdauer folgender Mitglieder ab:

Dr. Hans Ulrich Baumberger
Marc C. Cappis
Max Kühne
Dr. Rudolf Th. Sarasin
Vreni Spoerry-Toneatti

Gemäss Art. 13 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Zusammensetzung des Gesellschaftskapitals per Ende 1990	Anzahl Aktionäre	Prozentanteile
Namenaktien	47 701	60,5
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	70	20,4
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	668	6,3
Banken und Versicherungsgesellschaften	86	2,5
Fürsorgestiftungen und Pensionskassen	334	3,6
Privatpersonen	46 543	27,7
Inhaberaktien	14 000 (Schätzung)	39,5
Nennwertlose Genussscheine	178 205	–

Im Vergleich zum Vorjahr hat sich weder die Gesamtzahl der Namen- noch jene der Inhaberaktien wesentlich verändert. Die Zahl der Inhaberaktien 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. Der Anteil der Inhaberaktien am Gesellschaftskapital stieg durch die an der letzten Generalversammlung beschlossene Kapitalerhöhung von 34,3% auf 39,5%.

V

Verwaltung und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Präsident
Armin Baltensweiler

Rainer E. Gut,
Präsident des
Verwaltungsrates
der Schweizerischen
Kreditanstalt

**Frau Vreni
Spoerry-Toneatti,**
Nationalrätin

**Ausschuss des
Verwaltungsrates**

Armin Baltensweiler,
Präsident

Vizepräsidenten

Paul Antoine Hoefliger,
Delegierter des
Verwaltungsrates des
Comptoir Suisse

**Bénédict
G. F. Hentsch,**
Mitinhaber der Privat-
bank Hentsch & Cie.

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

**Paul Antoine
Hoefliger,**
Vizepräsident

Dr. Rudolf Schneider,
Vizepräsident

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

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

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

Pier Felice Barchi

**Dr. Hans Ulrich
Baumberger**

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

Robert Studer,
Präsident der
Generaldirektion
der Schweizerischen
Bankgesellschaft

Rainer E. Gut

Dr. Werner Latscha

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

Mitglieder

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

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

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

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

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

*** Dr. Thomas
Wagner,**
Stadtrat von Zürich

*** Pier Felice Barchi,**
Rechtsanwalt und Notar

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

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

**Dr. Hans Ulrich
Baumberger,**
Unternehmensberater,
Präsident des Verwal-
tungsrates der Ascom
Holding AG

*** Dr. Fritz
W. Mühlemann,**
Generalsekretär des
Eidg. Verkehrs- und
Energiewirtschafts-
departementes

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

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

Pierre-Yves Firmenich,
Delegierter des Verwal-
tungsrates der Firmenich
International S.A.

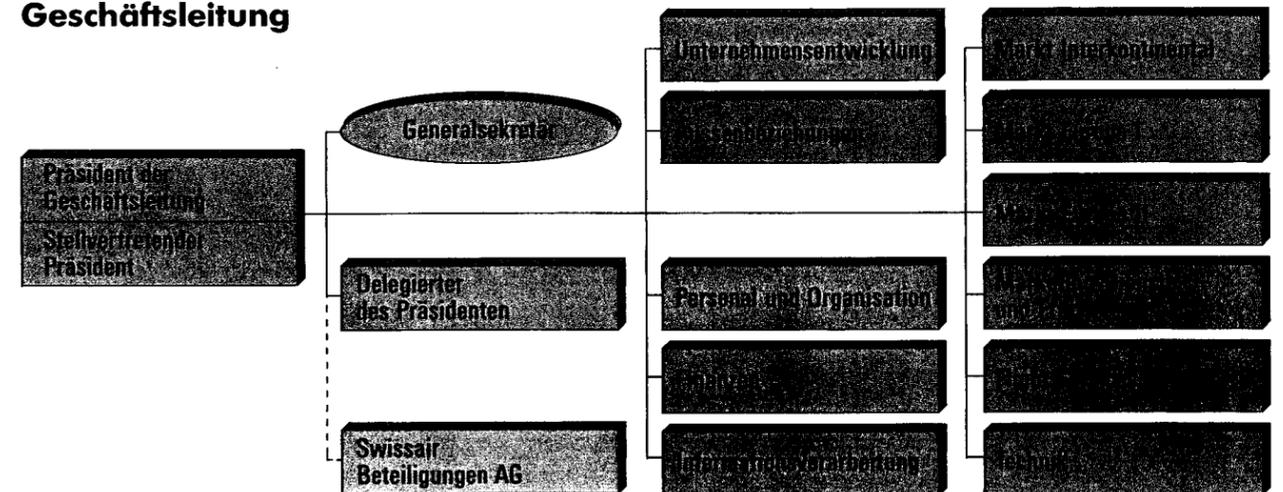
Thomas Schmidheiny,
Präsident und
Delegierter des
Verwaltungsrates
der Holderbank-
Financière

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

Kontrollstelle

**Schweizerische
Treuhandgesellschaft
Zürich**

Geschäftsleitung



Swissair

Otto Loepfe,
Präsident der
Geschäftsleitung

Erich Geitlinger,
Stellvertretender
Präsident

Werner Fuchs,
Generalsekretär

Martin Junger,
Delegierter
des Präsidenten

Rolf Krähenbühl,
Swissair
Beteiligungen AG
(bis 31. Dezember 1990)

Stephan Fröhlich,
Unternehmens-
entwicklung

Paul M. Müller,
Aussenbeziehungen

Willy Walser,
Personal und
Organisation

Peter Nydegger,
Finanzen

Peter König,
Informations-
verarbeitung

Robert Eglau,
Markt
Interkontinental

Kurt Schmid,
Markt Europa I

Paul Reutlinger,
Markt Europa II

Peter Graf,
Marketing-Dienste
und Fracht

Paul Frei,
Flight Services
(bis 31. Dezember 1990)

Rolf Winiger,
Flight Services
(seit 1. Januar 1991)

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

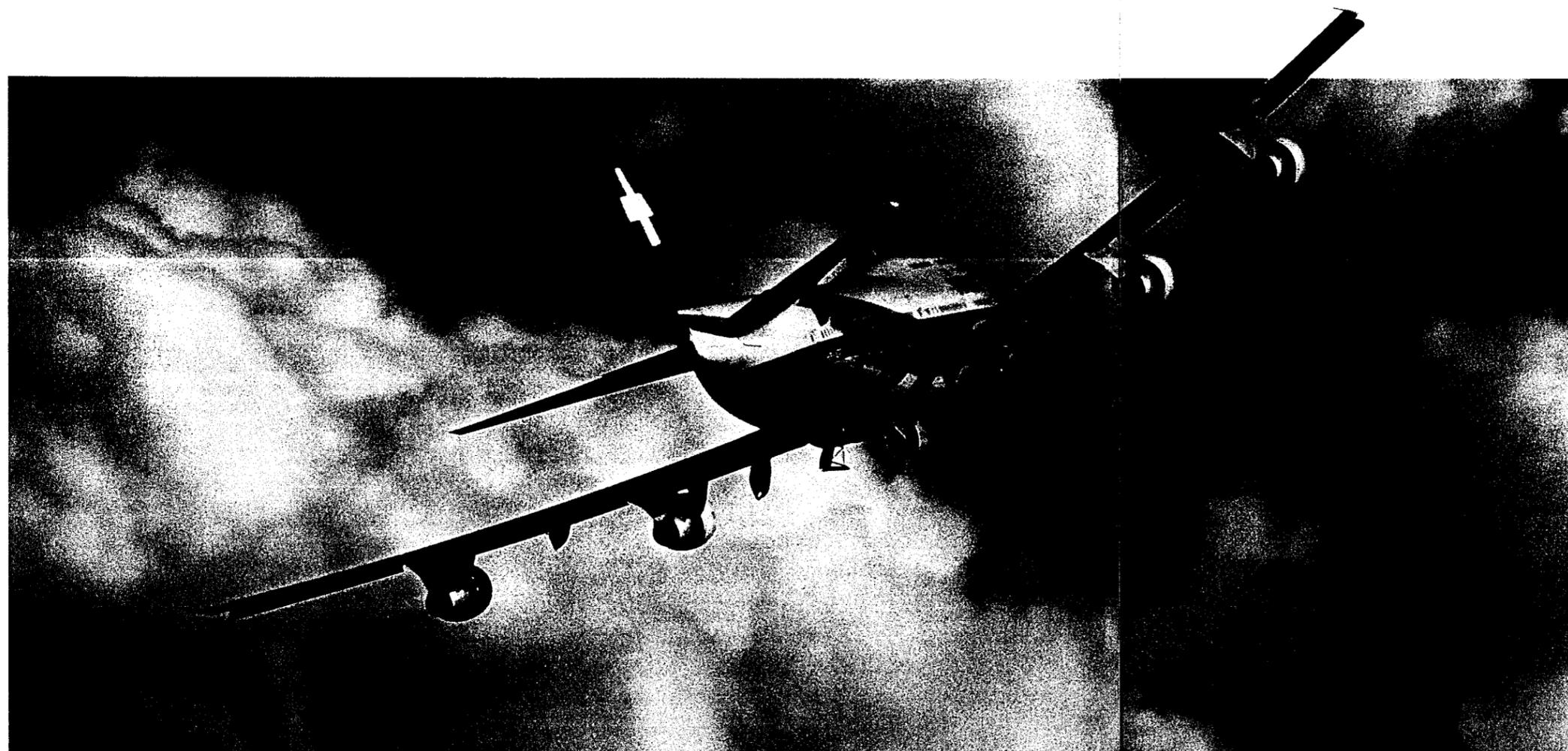
Präsident des
Verwaltungsrates
Rolf Krähenbühl
(bis 31. Dezember 1990)

Peter Nydegger
(seit 1. Januar 1991)

Direktions-
vorsitzender
Rolf Krähenbühl
(bis 31. Dezember 1990)

Philippe Bruggisser
(seit 1. Januar 1991)

Geschäftsverlauf 1990



Turbulenzen
Nicht nur die Swissair, sondern
die gesamte Luftverkehrsindustrie
wurde im Berichtsjahr arg
durchgeschüttelt.

Swissair

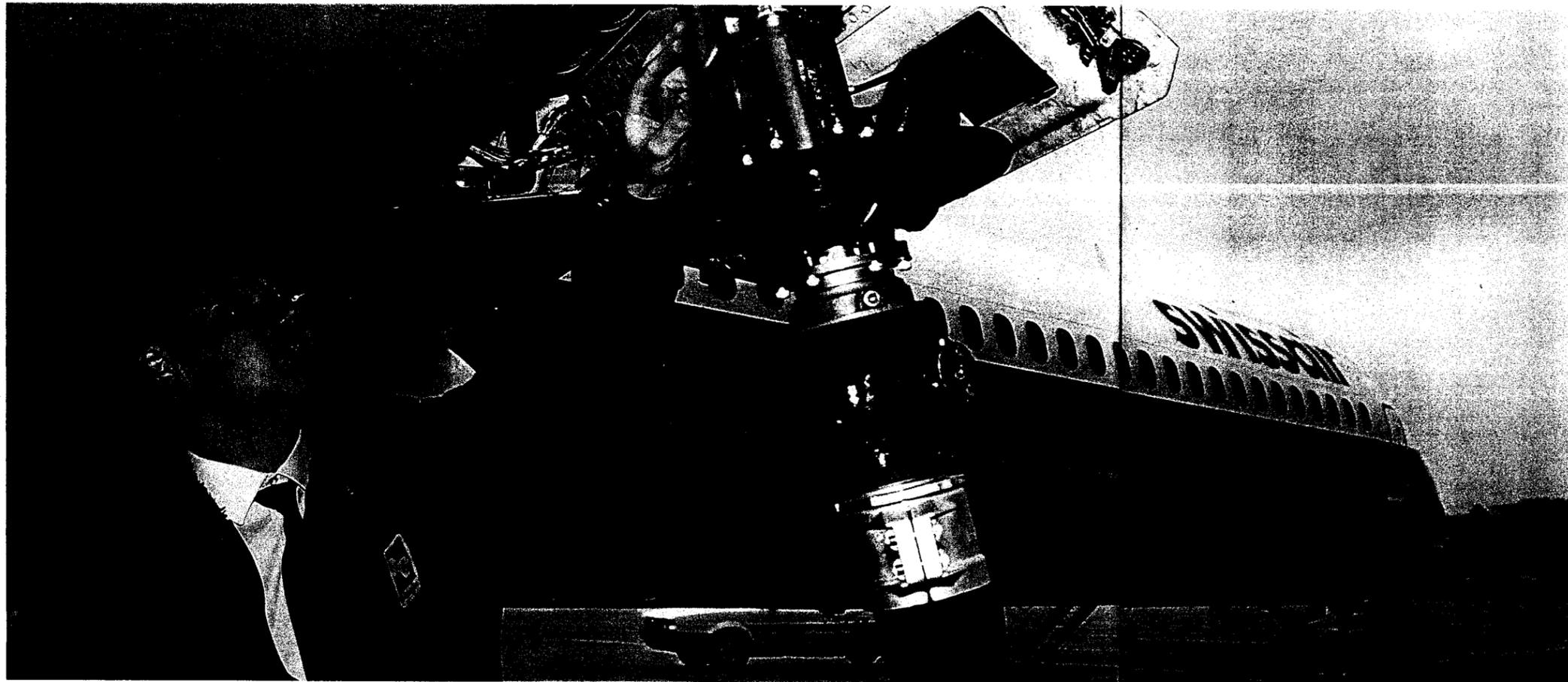
Die Kumulation von negativen, mehrheitlich externen Einflüssen prägte das finanzielle Geschehen der Swissair nachhaltig und führte zu einem aussergewöhnlich schlechten Ergebnis.

Die Gesamterträge stiegen um 4,4% auf über 5 Milliarden Franken, während sich der Gesamtaufwand um 7,7% auf 4,7 Milliarden Franken er-

Der Flugbetrieb schloss mit einem hohen Verlust ab, der nur dank dem weiterhin wesentlichen Ergebnisbeitrag aus Dritteleistungen und der Vorwegnahme von Buchgewinnen aus bereits verkauften DC-10-Flugzeugen aufgefangen werden konnte.

Die Gesamtinvestitionen lagen leicht unter den Vorjahreswerten, unter

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



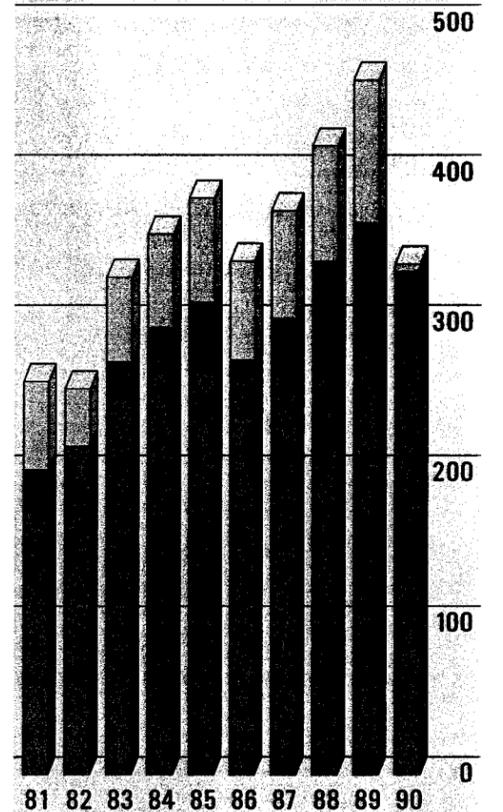
höhe. Daraus resultierte ein Bruttoergebnis von 339 Mio. Franken, das 26,7% unter jenem des Vorjahres liegt. Nach Berücksichtigung der um 3,7% gegenüber dem Vorjahr höheren ordentlichen Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 4,3 Mio. Franken.

anderem bedingt durch die verspätete Ablieferung der MD-11. Sie betrafen zu rund 60% den Flugzeugpark. Die Liquidität hat sich denn auch trotz tieferer Selbstfinanzierung und geringerer Neuverschuldung nur wenig verringert.

Teuerung
Auch der Flugtreibstoff hat sich 1990 massiv verteuert.

Ergebnisentwicklung 1981-1990

in Mio. Fr.



Reingewinn
 Ausserordentliche Abschreibungen
 Ordentliche Abschreibungen
 Gesamtsäule = Bruttoergebnis

Die Swissair im Wettbewerb

Das Streckennetz der Swissair erfuhr einige, zum Teil unfreiwillige Mutationen: Es umfasste am Ende des Berichtsjahres 109 Destinationen in 64 Ländern. Neu aufgenommen wurde die Bedienung der Städte Bilbao, Philadelphia und Valencia; nach 47 Jahren Unterbruch dürfen wir ferner wieder Berlin anfliegen. Eingestellt wurden hingegen aus wirtschaftlichen beziehungsweise

übermässigen Expansionspolitik folgen und mit einer fragwürdigen Tarifpolitik um jeden Preis Verkehrsanteile halten oder gewinnen. Wir stellen Qualität vor Quantität. Nach erfreulichem Beginn schwächte sich die Nachfrage im zweiten Halbjahr deutlich ab, so dass insgesamt lediglich eine Steigerung von 2,1% und damit eine leicht geringere Gesamtauslastung von 65,8% erzielt werden konnte.



politischen Gründen die Flüge nach Catania und Kuwait; einstweilen suspendiert sind zudem die Dienste nach Amman, Bagdad und Monrovia. Im Rahmen von Joint Ventures werden Beirut, Damaskus, Graz, Linz und Oslo durch Partnergesellschaften angefliegen.

Das Angebot wurde im Vergleich mit anderen europäischen Fluggesellschaften um bescheidene 2,5% erweitert. Wir können und wollen nicht einer

Swissair-Passagiere
Sie stehen im Mittelpunkt der täglichen Arbeit von Tausenden von Swissair-Angestellten überall auf der Welt. Unsere Werbekampagne mit authentischen Swissair-Kunden wurde mehrfach international ausgezeichnet.

Verkehrsrechte

Wir haben neue Rechte der US-Behörden genutzt und kurzfristig ab August die Flüge Zürich-Boston nach Philadelphia verlängert.

Seit November können Abidjan und Dakar wieder je zweimal wöchentlich bedient werden. Allerdings schränkt der zugunsten von Air Afrique bestehende Protektionismus unseren Handlungsspielraum weiterhin ein.

Ein neues Luftverkehrsabkommen Schweiz-Südkorea erlaubt uns einen dritten, ab Sommer 1991 geplanten Flug nach Seoul.

Die japanischen Behörden haben uns ab 1991 im Abtausch gegen den dritten Polflug den dritten Wochenkurs auf der Transsibirienroute bewilligt.

Die kommerziellen Abkommen mit Air France und Air India wurden erneuert. Das letztere schafft die Voraussetzung für den Anflug von Delhi ab Mitte 1991.

Absatzwege

Im internationalen Reisevertriebssystem Galileo wurde im September ein umfassendes Dienstleistungsangebot eingeführt. Dies erlaubte uns, den Flugprogrammteil im nationalen Informations- und Reservationssystem Traviswiss zu erneuern und gleichzeitig die weltweite Dienstleistung zu erweitern. Traviswiss bediente Ende 1990 über 500 Reisebüros in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein.

Apollo, das Covia-Vertriebssystem für Reisebüros in den USA, und Galileo haben ihre Zusammenarbeit vertieft. Zusammen mit dem Anschluss einiger Fluggesellschaften im Mittleren und Fernen Osten entsteht ein weltweit wirksames Konsortium, das die Erschliessung weiterer Märkte erleichtert.

Produktgestaltung

Die Kabinen unserer Boeing 747- und MD-81-Flugzeuge sind komfortmässig und in der Gestaltung aufgewertet, der Abstand zwischen den Sitzreihen in der Businessklasse vergrössert und zudem in der Boeing 747 die Zahl der Sitze je Reihe von acht auf sieben reduziert worden. Mit der bevorstehenden Flottenerneuerung werden diese kundenorientierten Verbesserungen fortgeführt und damit unsere qualitative Positionierung konsolidiert.

Markt Europa I

Dieses Departement ist verantwortlich für die Marktbearbeitung in der Deutschschweiz/Tessin, in Deutschland, Grossbritannien, Irland, Österreich, Osteuropa, Skandinavien, Finnland, den Niederlanden, Griechenland, der Türkei, Jugoslawien, Albanien und seit November auch Zypern.

Sowohl die Produktion wie auch die Nachfrage lagen insgesamt leicht unter den Vorjahreswerten. Unser Angebot in den sich öffnenden Märkten Osteuropas wurde ausschliesslich durch Umlagerungen ausgebaut, unter anderem mit zusätzlichen Flügen nach Budapest, Moskau und Prag. Bereits guter Nachfrage erfreut sich auch die wieder bediente Strecke Zürich-Berlin.

Unsere Zusammenarbeit innerhalb der «European Quality Alliance»

Verkehrsentwicklung nach Gebieten

Gebiete	Veränderung zum Vorjahr in %		Auslastungsgrad 1990 in %	
	Angebot	Nachfrage	Sitzplätze	Total
Europa I	- 1,8	- 0,4	58,0	52,1
Europa II	+ 2,6	+ 0,2	60,3	53,1
Nordatlantik	+ 8,5	+ 5,4	65,7	64,7
Südatlantik	- 1,6	+ 1,6	66,9	69,7
Mittlerer Osten	- 3,3	- 1,9	64,8	64,4
Ferner Osten	+ 0,9	+ 3,5	71,5	82,4
Japan	+ 28,4	+ 21,6	71,8	74,4
Afrika	- 4,4	- 6,8	70,1	69,2
Ganzes Netz*	+ 3,8	+ 3,1	65,1	65,8

* regelmässiger Linienverkehr

begann mit einer marktgerechteren Gestaltung des Angebotes Schweiz-Skandinavien/Finnland und Schweiz-Österreich. Daraus resultierte bereits im ersten Jahr eine insgesamt erfreuliche Verkehrszunahme.

Am EuroAirport Basel/Mulhouse/Freiburg konnte Ende Mai das modernisierte Terminalgebäude eröffnet werden.

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, Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien.

Unser Angebot erfuhr einige Bereinigungen. Zu erwähnen sind nebst zusätzlichen Kursen nach Brüssel, Mailand-Bergamo und Nizza vor allem die Aufnahme von Flügen nach Bilbao und Valencia sowie die Aufgabe der Bedienung von Catania. Insgesamt blieb die Nachfragesteigerung erneut hinter dem Produktionszuwachs zurück.

Markt Interkontinental

Dieses Departement, zuständig für die Marktbearbeitung in Nord- und Südamerika, im Mittleren und Fernen Osten, in Japan und Afrika (ohne Nordafrika), war von der Ablieferungsverspätung der MD-11 stark betroffen.

Im Sektor *Nordatlantik* prägten die Aufnahme der Bedienung von Philadelphia sowie der ganzjährige Anflug von Los Angeles angebotsmässig das Geschehen, während die Abschwächung des Dollars und der amerikanischen Konjunktur die Entwicklung der Verkehrsnachfrage negativ beeinflusste.

In unseren Hauptmärkten *Südamerikas* hat sich die wirtschaftliche Lage etwas stabilisiert. Dennoch stieg die Nachfrage nur leicht an.

Die Golfkrise veränderte die Nachfragesituation im *Mittleren Osten* völlig. Was 1989 so vielversprechend begann und im Juli 1990 zu einem zweiten Wochenkurs nach Bagdad führte, endete



Kundengerechter Service
Auf Tokio-Flügen setzen wir auch japanische Flugbegleiterinnen ein.

einen Monat später abrupt, erforderte massiven und andauernden Angebotsabbau und wird vor allem den Tourismus weit über das Berichtsjahr hinaus beeinträchtigen.

Die Nachfrage im *Fernen Osten* konzentriert sich zunehmend auf Nonstopflüge. Dies führte zu erheblichem Konkurrenzdruck vor allem in Hongkong und Südostasien. Sukzessive erholt hat sich hingegen der Verkehr mit China.

Die Nonstopkurse nach *Japan* erfreuten sich guter Nachfrage, welcher mit einem zusätzlichen Transsibirienflug entsprochen werden konnte.

In *Afrika* hatten politische Instabilitäten und wirtschaftliche Probleme wohl zeitweise gewisse Verkehrsverlagerungen zur Folge; sie blieben aber ohne nennenswerten Einfluss auf die Gesamtnachfrage. Hingegen führte der erzwungene, vorübergehende Frequenzabbau nach Abidjan und Dakar zu beträchtlichen Angebots- und Verkehrseinbussen.

Fracht und Post

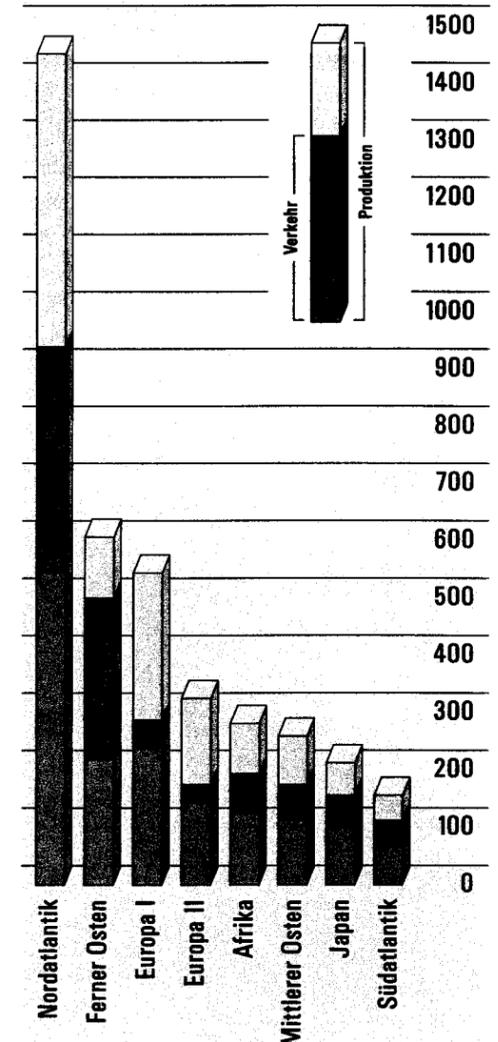
Das Luftfrachtgeschäft betreiben wir – nicht zuletzt aus ökologischen Überlegungen – als reines Kuppelprodukt, d. h. Fracht und Post werden ausschliesslich auf Passagierkursen befördert.

Die Verflachung des Wirtschaftswachstums in den wichtigen Märkten USA und Europa beeinträchtigte auch den Luftfrachtverkehr. Im Berichtsjahr beförderte die Swissair knapp 300 000 Tonnen Fracht und Post, 0,5% weniger als im Vorjahr. Ungünstig entwickelten sich die Erträge, bedingt durch massiven Konkurrenzdruck infolge von Überkapazitäten.

Die Frachtanlagen auf dem Flughafen Zürich sind nach wie vor überlastet. Die beschlossene Erweiterung konnte aus rechtlichen Gründen noch nicht in Angriff genommen werden. Verschiedene administrative Massnahmen sowie gewisse Frachtumlagerungen von Zürich nach Genf vermochten eine Verschärfung der Situation zu verhindern.

Produktion und Verkehr 1990

Mio. tkm pro Gebiet



Betrieb

Das Flugprogramm konnte 1990 ohne schwerwiegende Zwischenfälle abgewickelt werden. Hingegen waren wiederum zahlreiche Flüge infolge von Kapazitätsengpässen in der Luftraumüberwachung und auf Flughäfen verspätet. Unsere dadurch verursachten Ergebniseinbussen fielen mit rund 55 Mio. Fran-

massiver Erhöhung der Ausbildungskapazitäten normalisiert.

Im Hinblick auf die Übernahme der MD-11 wurden im Oktober ein neues computergestütztes Lernsystem und zwei Simulatoren in Betrieb genommen. Die hohe Qualität dieser Ausbildungsgeräte gestattet



ken etwas weniger hoch aus als im Vorjahr, weil 1990 grössere Streikaktionen staatlicher Flugsicherungsdienste ausblieben.

Dank des viermonatigen Engagements von Flugbegleitern unseres Kooperationspartners Delta Air Lines gelang es, eigene Besatzungspässe zu überbrücken. Mittlerweile hat sich unser Bestand an Kabinenbesetzungen dank

Galileo-Rechenzentrum in Swindon/GB

Galileo offeriert die weltweiten Verbindungen von über 350 Fluggesellschaften. Täglich werden rund eine Million Meldungen verarbeitet.

Umschulungen von DC-10-Cockpitbesatzungen ohne Flugtraining. Die Anlagen werden auch von anderen Fluggesellschaften zu Schulungszwecken verwendet.

Ein weiterer Meilenstein war die Aufnahme regelmässiger zweimotoriger Transatlantikflüge. Während der verkehrsschwächeren Wintermonate wurden Montreal und Toronto mit der A310-322 angefliegen, womit im Vergleich zur DC-10 unter anderem Treibstoff eingespart werden konnte. Die 1989 eingemietete zusätzliche DC-10 wurde früher als vorgesehen bereits Ende 1990 aus dem Einsatz genommen.

Mitte Jahr übernahmen wir von der niederländischen KLM die Unterhaltsgesamtverantwortung für die Swissair-Fokker 100. Die Wartungsarbeiten an diesem Flugzeugtyp werden primär in Genf ausgeführt. Die konstant hohe Qualität unserer Technischen Dienste brachte erneut zahlreiche Aufträge von Drittgesellschaften. Dank den eingegangenen Kooperationen bieten sich auch im technischen Bereich Synergiepotentiale, mit deren Erschliessung im Berichtsjahr begonnen wurde.

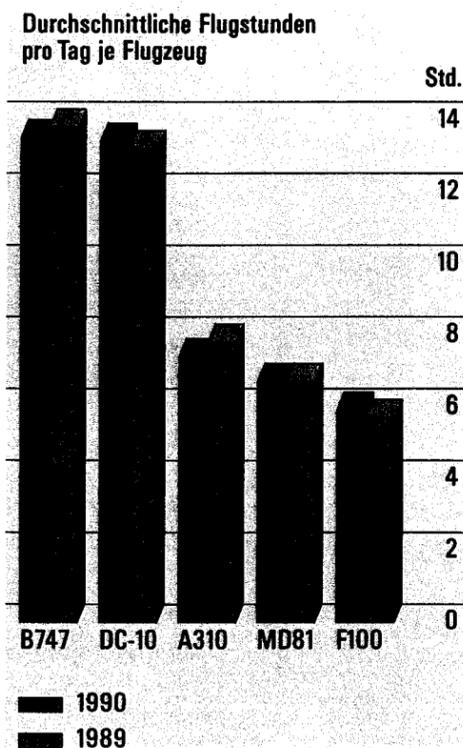
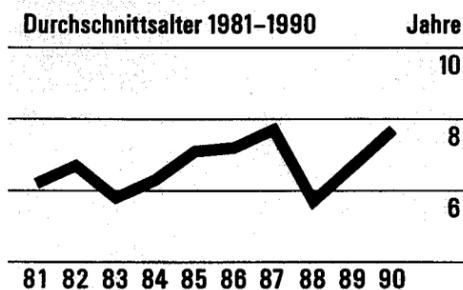
In Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden erstellen wir für unseren Betrieb Zürich eine Ökobilanz, welche bereits mehrere Investitionsvorhaben – z. B. für eine Pilotanlage im Abwasserbereich sowie eine zentrale Energieversorgung – ausgelöst hat.

Das politische Umfeld verlangt im Interesse unserer Kunden eine laufende Neubeurteilung der Sicherheitsmassnahmen. Anpassungen erfolgen in Absprache mit Behörden und internationalen Gremien. Wir setzen uns energisch für die weltweite Durchsetzung diesbezüglicher Vereinbarungen ein.

Die Informatik ist ein wesentliches strategisches Werkzeug. Die damit verbundenen hohen Investitionen und Kosten zwingen uns jedoch zu einer klaren, projektbezogenen Prioritäten-

setzung. Beispielsweise verwirklichten wir mit dem wichtigen Projekt «Durchabfertigung» eine wesentliche Reiseerleichterung für den Fluggast auch bei der Benützung von Anschlussflügen der Partnergesellschaften Austrian Airlines, Delta Air Lines und SAS, da die Check-in-Formalitäten am Umsteigeort entfallen. Mit Singapore Airlines wird dieser Service Mitte 1991 eingeführt.

Die Swissair-Flotte



P

ersonelles

Die Swissair beschäftigte am Ende des Berichtsjahres 19 883 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, 587 oder 3% mehr als vor Jahresfrist. Sie leisteten unter erschwerten Bedingungen eine sehr gute Arbeit. Dafür gebührt ihnen der beste Dank.

Die angespannte Geschäftslage zwang uns ab Juni zu einer äusserst

Im März 1990 konnten die Verhandlungen mit dem Pilotenverband Aeropers auf verschiedenen Gebieten abgeschlossen werden. Im Zentrum standen dabei neue Richtlinien für den Einsatz der MD-11, die eine hohe Produktivität der Cockpitbesatzungen ermöglichen.

Das Flugprogramm konnte nur dank der befristeten Anstellung von ausländischem Cockpitpersonal eingehalten werden.

Angesichts der wirtschaftlichen Entwicklung sahen wir uns gezwungen, eine reduzierte Teuerungsanpassung bei den Salären für 1991 vorzuschlagen. Leider konnten die entsprechenden Verhandlungen mit den vier Personalverbänden SKV, VPOD, Kapers und Aeropers vor Ablauf des Berichtsjahres nicht abgeschlossen werden.

Im April 1990 bezog das Departement Europa II das neue Centre Administratif am Flughafen Genf-Cointrin. Es bietet rund 400 Swissair-Mitarbeitern moderne Arbeitsplätze. Das nach neuesten Erkenntnissen gestaltete Gebäude beherbergt auch den Europa-Hauptsitz des Internationalen Luftverkehrsverbandes IATA.

Ende 1990 trat Paul Frei als Leiter des Departementes Flight Services und Mitglied der Geschäftsleitung zurück. Während seines achtjährigen Mandates durchlebte er Höhen und Tiefen der Swissair, nicht zuletzt in seinem eigenen Departement. Er wird noch einige Jahre seinen Beruf als Pilot ausüben. Für seinen bisherigen grossen Einsatz sei ihm auch an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen. Zum Nachfolger und neuen Mitglied der Geschäftsleitung wählte der Verwaltungsrat im September den bisherigen Leiter Flugzeugwartung, Rolf Winiger, dipl. Ing. ETH.



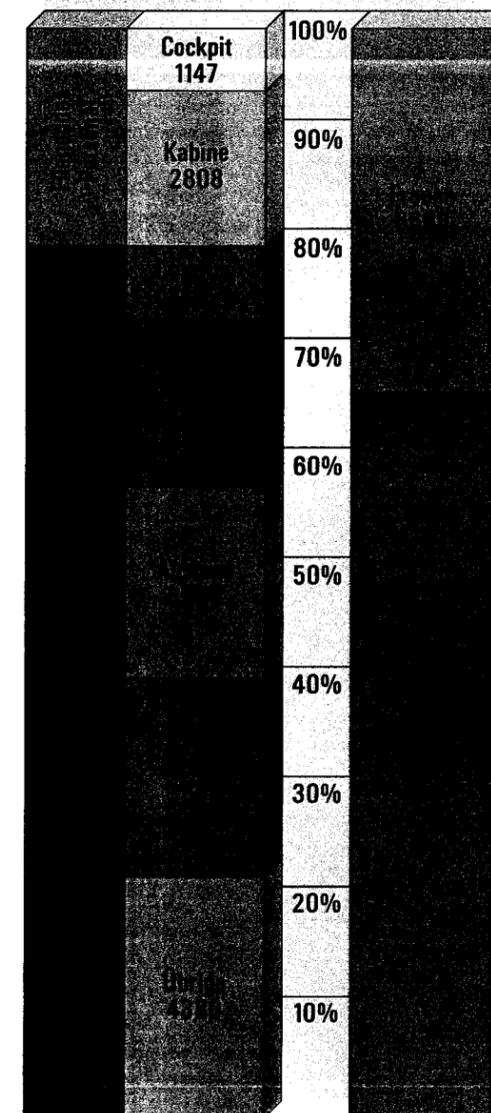
zurückhaltenden Personalrekrutierung. Diese Massnahme hatte für einen Teil unserer Angestellten erhebliche Zusatzbelastungen zur Folge.

Mitte Jahr traten für das Bodenpersonal in der Schweiz eine Arbeitszeitverkürzung auf 41 Wochenstunden und neue flexible Regelungen in Kraft, welche den Mitarbeitern die Wahl zwischen verschiedenen Zeit- und Lohnoptionen ermöglichen.

Kommunikation
Die Ereignisse des Berichtsjahres gaben oft Anlass zu regen Diskussionen, hier im Personalrestaurant des neuen Centre Administratif in Genf.

Personalbestand der Swissair Ende 1990

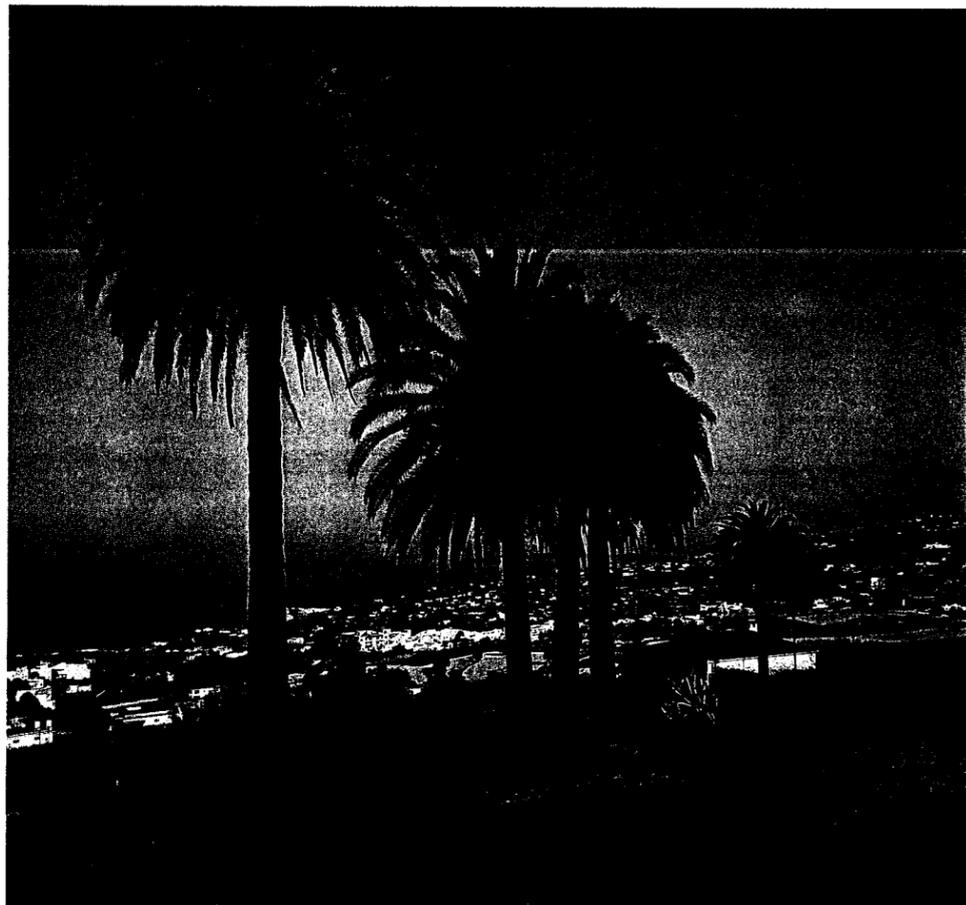
Absolut und in Prozenten



C hartergesellschaften

22

Unsere Tochtergesellschaften Balair und CTA blieben von den weittragenden Konsequenzen der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung nicht verschont. Wegen der Krise in der Golfregion zerschlugen sich die Aussichten auf eine gute Wintersaison. Sämtliche Flugketten nach Ägypten, Israel, Oman und den Vereinigten Arabischen Emiraten mussten im Herbst annulliert wer-



den. Eine gewisse Kompensation brachte das erweiterte Angebot nach den Kanarischen Inseln. Die hohen Treibstoffmehrkosten konnten hingegen – nach Absprache mit den Reiseveranstaltern – erst ab Mitte Dezember und nur teilweise auf die Preise überwält werden.

Trotz der momentanen Wirren sehen Balair wie CTA aufgrund der Vorabschlüsse für die Sommersaison 1991 grundsätzlich optimistisch in die Zu-

kunft. Allerdings hängt die gesamte Tourismusindustrie wesentlich von den weiteren Konsequenzen des Golfkrieges ab. Die zunehmende Vermischung von Linien- und Bedarfsluftverkehr macht eine verstärkte Zusammenarbeit und Koordination innerhalb der Swissair-Gruppe nötig.

Renaissance
Die Kanarischen Inseln erleben einen neuen Nachfrageboom. Mit La Palma fliegen Balair und CTA eine weitere Destination auf dieser Inselgruppe an.

23

BALAIR

Trotz der ungünstigen Gegebenheiten erarbeitete Balair einen wenn auch reduzierten Gewinn, der eine angemessene Dividendenausschüttung zulässt.

Die verspätete Ablieferung der neuen MD-83 sowie die Vermietung einer MD-82 an die Swissair verminderten die Produktion im Kurz- und Mittelstreckensegment. Im Langstreckenbereich ergaben sich einige Umlagerungen und Neuerungen bei gleichbleibender Gesamtproduktion.

Zwecks besserer Positionierung in der Regio Basiliensis vereinbarte die Balair im März 1990 mit der französischen Jet Alsace eine Kooperation und öffnete das Aktienkapital für Ausländer.

Im Hinblick auf die Ablieferung der drei bestellten A310-325 ab April 1992 gibt sich die Balair ein neues Erscheinungsbild. Die Farben Gelb-Blau-Rot auf Weiss symbolisieren Sonne und Wärme, Weite, Meer und Schweizer Qualität.

CTA+

Die in Genf beheimatete CTA – Compagnie de Transport Aérien – konnte erstmals alle vier neuen MD-87-Flugzeuge ganzjährig einsetzen. Daraus resultierte eine erfreuliche Produktionssteigerung von über 20 Prozent.

Neben dem werktäglichen Einsatz von zwei MD-87 im regelmässigen Linienverkehr im Auftrag der Swissair konnten auch Marktanteile im Bedarfsluftverkehr wieder zurückgewonnen werden, die an in- und ausländische Konkurrenten verlorengegangen waren.

Die Flottenerneuerung, die Produktionsausweitung und ein erhöhter Schulungsaufwand bei den Piloten verursachten im Berichtsjahr gewisse Besatzungsengpässe; die verstärkten Rekrutierungsanstrengungen sollten die damit verbundenen Probleme 1991 ausräumen.

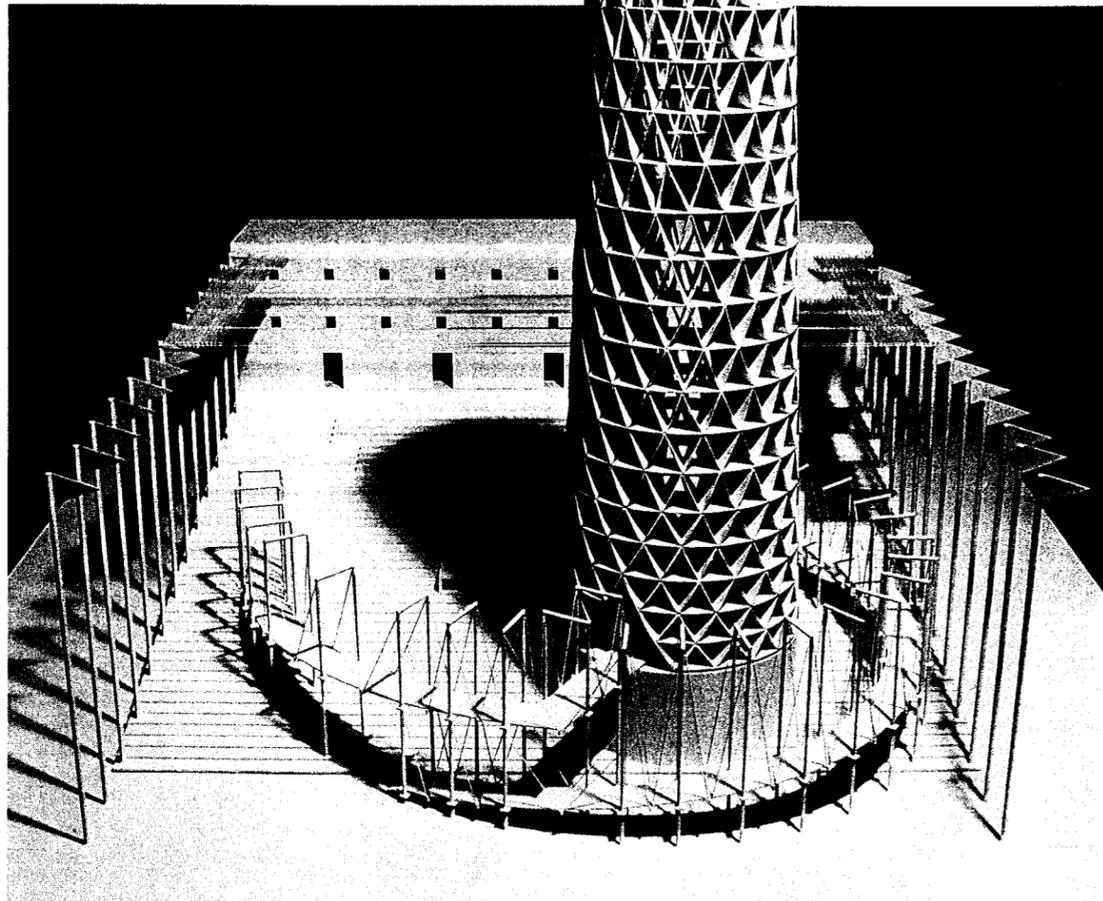
Dass trotz der negativen Umstände ein respektable Gewinn erzielt wurde, spricht für die ausserordentliche Leistungsbereitschaft der CTA-Mitarbeiter. Für das Berichtsjahr wird eine angemessene Dividende erwartet.

Swissair Beteiligungen AG (SBAG)

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

Der Geschäftsgang der Swissair Beteiligungen AG stand im Berichtsjahr einmal mehr im Zeichen der Ereignisse

Währungsentwicklung, das steigende Zinsniveau, die restriktivere Kreditvergabe der Banken sowie die Ereignisse in der Golfregion waren die wesentlichen Gründe für den Abbruch der Verkaufsverhandlungen. Ob die Hotelkette durch die Swissair Beteiligungen AG weiterbe-



in den Bereichen Hotellerie und Golf-sport-Tourismus.

Nach monatelangen intensiven Verhandlungen scheiterten im September die Gespräche um den Verkauf der Swissôtel-Kette an die Aoki/Westin-Gruppe aufgrund der zunehmenden Verschlechterung der weltweiten wirtschaftlichen und politischen Entwicklung. Der Zerfall der Immobilienpreise – vorab in den USA –, die ungünstige

Auszeichnung für ICS
Aufgrund des hervorragenden Rufes erhielt die ICS erneut den Zuschlag zur Führung des Restaurants im Schweizer Pavillon an der nächsten Weltausstellung, die 1992 in Sevilla stattfinden wird.

trieben werden soll, ist deshalb Gegenstand neuer umfassender Abklärungen.

Die Entwicklung bei der im Golf-sport-Tourismus tätigen Euroactividade AG, an der wir eine Minderheitsbeteiligung halten, entsprach in keiner Weise unseren Erwartungen. Ausgelöst durch stagnierende Verkäufe von Apartments, hohe Investitionen in laufende Bauprojekte und nicht eingelöste Kreditzusagen geriet die Euroactividade im Berichtsjahr in eine Liquiditätskrise. Trotz zweimaliger Garantiestellungen der SBAG konnte die Zahlungsunfähigkeit nicht abgewendet werden. In der Folge sprach der Richter die Nachlassstundung über die Euroactividade aus.

Die geschilderten Ereignisse führten die SBAG in finanzielle Schwierigkeiten. Durch den Verkauf ihres Kuoni-Aktienpaketes zum Marktwert an die Swissair wurden Buchgewinne realisiert und der SBAG liquide Mittel zugeführt.

Entwicklung der wichtigsten Gruppen

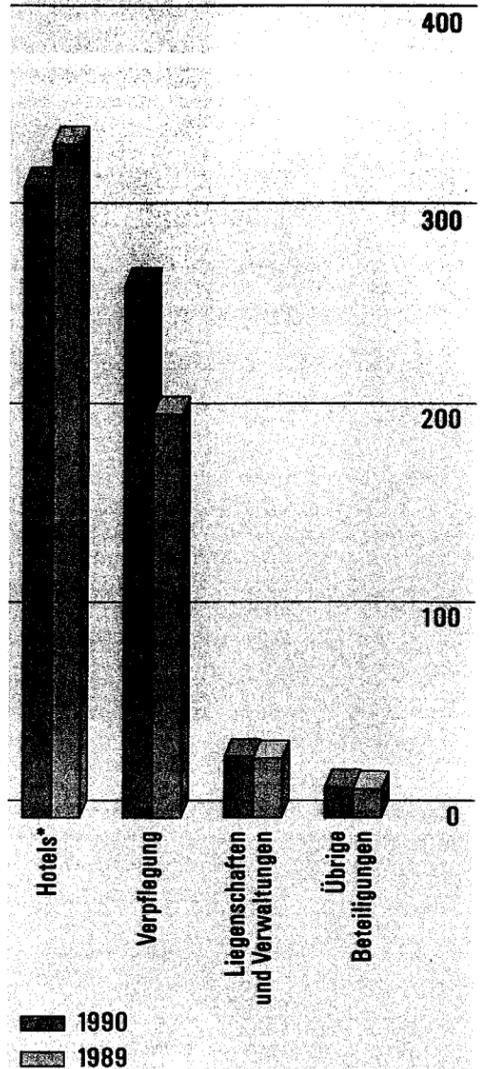
Hotels

Neben der Verschlechterung des wirtschaftlichen Umfeldes beeinträchtigte auch der Verlauf der Verkaufsverhandlungen die Resultate mehrerer Hotels. Die Hotels verfehlten somit 1990 mit wenigen Ausnahmen ihre Ziele. Demgegenüber hat die Managementgesellschaft ein gutes Resultat erreicht.

1991 wird mit frischem Elan angegangen. Nach einer längeren Renovations- und Umbauphase nimmt das Swissôtel «The Drake» in New York im Frühjahr seinen Normalbetrieb wieder auf. Im Januar ist ein Swissôtel in Atlanta eröffnet und für das «Arnoma»-Hotel in Bangkok ein Managementvertrag unterzeichnet worden. Weitere Eröffnungen von Swissôtels folgen im Verlaufe des Jahres in Beijing, Istanbul und Toronto.

Umsatzvergleich

in Mio. Fr.
nicht konsolidiert



* Umsatzeinbuße währungsbedingt (USD, KRW)

Verpflegung

Die ICS International Catering Services AG entwickelte sich 1990 weiterhin ausgesprochen erfreulich. Desgleichen arbeiteten die einzelnen von ICS geführten ausländischen Verpflegungs- und Restaurationsbetriebe, an denen die SBAG Beteiligun-

obwohl infolge der Hypothekarzins erhöhungen der Liegenschaftenmarkt merklich schwieriger wurde.

Übrige Aktivitäten

Für die Swissair Photo + Vermessungen AG verlief das Berichtsjahr befriedigend. Die Beschäftigungslage war gut, und der

Direktionsvorsitz der Swissair Beteiligungen AG ab. Er hatte im August 1988 mit der Geschäftsführung der SBAG eine sehr schwierige Aufgabe übernommen. Trotz grossem Engagement vermochte er verschiedene Rückschläge nicht zu verhindern. Als neuen Verwaltungsratspräsidenten der SBAG nominierte der Verwaltungsrat der Swissair den Leiter des Departementes Finanzen,

Peter Nydegger. Zum Nachfolger als Direktionsvorsitzender wurde der Betriebswirtschaftler Philippe Bruggisser ernannt.



gen hält, mehrheitlich gut. Auch der in Kooperation mit der deutschen Olau-Reederei erfolgte Einstieg ins Fährschiff-Catering hat sich vielversprechend angelassen.

Liegenschaften und Verwaltungen

Die in der UTO-Gruppe zusammengefassten Liegenschaften-Aktivitäten (Verwaltungen, Produktion und Handel) erfüllten die gesetzten Ziele,

Auftragsbestand konnte gesteigert werden. Lediglich im Vermessungsbereich wurde die Verlangsamung der Bautätigkeit spürbar. Der Golfkonflikt beeinträchtigte zudem die Beendigung noch laufender und die Bereinigung bereits erledigter Aufträge in Saudi-Arabien, so dass nochmals ein erheblicher Rückstellungsbedarf entstand.

Ende 1990 trat Rolf Krähenbühl das Verwaltungsratspräsidium und den

Mensch und Technik

Hochqualifizierte Ingenieure setzen bei der Swissair Photo + Vermessungen AG mit CAD (Computer Aided Design) Luftaufnahmen von Wohnsiedlungen in Karten und Pläne für private oder öffentliche Auftraggeber um.

W

eitere Beteiligungen der Swissair

AUSTRIAN AIRLINES

Österreichische
Luftverkehrs-Aktiengesellschaft
Wien, Österreich
Aktienkapital: 2600 Mio. ATS
Anteil Swissair: 10,0%

Im Zuge der weiteren Privatisierung der AUA erhöhten wir unseren Kapitalanteil von 8 auf 10 Prozent. Die Zusammenarbeit wurde im Rahmen der Europäischen Qualitätsallianz ausgeweitet und intensiviert.



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

Als Regionalfluggesellschaft ergänzt die Crossair das Swissair-Streckennetz. Ein Drittel der Kapazität wurde 1990 im Auftrag der Swissair eingesetzt.



Delta Air Lines Inc.
Atlanta, Georgia, USA
autorisiertes Aktienkapital:
300 Mio. USD
einbezahltes Aktienkapital:
127,1 Mio. USD
Anteil Swissair: 5,9%

Die Beteiligung untermauert das aus dem Jahr 1989 stammende Kooperationsabkommen. Erste konkrete Auswirkungen der Zusammenarbeit ergaben sich im Marketing- und Operationsbereich. Aus der Abstimmung der Flugpläne resultierten optimale Verbindungen mit über 100 Zielorten in Nordamerika.



Skyracer AG, Kloten
Gründung: 1989
Aktienkapital: 10 Mio. CHF
Anteil Swissair: 70,0%

Die Gesellschaft bezweckt den Betrieb eines Luftexpressdienstes für Kleinsendungen. Die Betriebsaufnahme erfolgte im Januar 1990, ein weiterer Aufbau ist im Rahmen der Kooperationen mit anderen Fluggesellschaften geplant. Als Partner halten Crossair 20% und AUA 10% des Aktienkapitals.



The AirPlus Company Ltd.
London, England
Gründung: 1986
Aktienkapital: 3,8 Mio. GBP
Anteil Swissair: 13,4%

Die Gesellschaft bezweckt, die AirPlus-Kreditkarte als weltweit akzeptiertes Zahlungsmittel für Reiseauslagen zu positionieren. Der Bruttoumsatz hat 1990 in Franken die Milliardengrenze überschritten.

COVIA

Covia Partnership
Rosemont, Illinois, USA
Anteil Swissair: 11,0%
(wird seit Frühjahr 1988
gehalten von der
Roscor AG, Kloten)

Die Gesellschaft entwickelt und betreibt das Verteilersystem «Apollo». Die weiteren Partner sind United Airlines (50%), Alitalia (6%), KLM (10%), British Airways (11%), USAir (11%) und Air Canada (1%). Unsere Beteiligung ermöglicht einen verbesserten Marktzugang in Überseegebieten.

GALILEO DISTRIBUTION SYSTEMS

The Galileo Company Ltd.
Swindon, England
Gründung: 1988
Aktienkapital: 40 Mio. GBP
Anteil Swissair: 11,6%

Zweck der Gesellschaft sind die Weiterentwicklung und der Betrieb eines Verteilersystems in Europa. Die weiteren Teilhaber sind: Covia Corp. (25,6%), British Airways (23,6%), Alitalia (18,6%), KLM (10,6%), AUA (2,0%), Aer Lingus (1,5%), Olympic (4,5%), Sabena (1,0%) und Air Portugal (1,0%). Seit September 1990 ist das vollständige Vertriebssystem verfügbar.



Shannon Aerospace Ltd.
Shannon, Ireland
Gründung: 1989
Aktienkapital: 20 Mio. IEP
Anteil Swissair: 35,0%

Die Gesellschaft bezweckt den Aufbau und Betrieb eines Flugzeugwartungszentrums. Der Baubeginn war im Oktober 1990. Bereits im April hatte die Ausbildung der lokalen Mitarbeiter begonnen. Partner sind Lufthansa (35%) und Guinness Peat Aviation (30%).

Den unternehmerischen Markstein bildet 1991 die Einführung der MD-11. Damit verschwindet in der Swissair-Flotte das historische Kürzel «DC» (Douglas Commercial). Die ersten zwei Einheiten sind im März in Zürich eingetroffen. Mit diesem neuen Flugzeugtyp erfährt unser Langstreckenprodukt eine wesentliche Verbesserung. Obwohl die MD-11 einzelne Herstellervorgaben vorläufig nur beschränkt zu erfüllen vermag, verbessert ihr Einsatz auch die Wirtschaftlichkeit. Der Komfort für den Fluggast ist in allen Klassen, insbesondere aber in der Business Class, spürbar angehoben. Mit der Ablösung der DC-10 durch die MD-11 erwarten wir auch eine Entspannung bei den Besatzungsengpässen. Unsere Flotte ist im März zudem um zwei MD-81 erweitert worden. Das eine dieser Flugzeuge ersetzt die seit März 1990 von der Balair eingemietete MD-82, das andere dient unter anderem als Reserve zur Steigerung der Pünktlichkeit. Es ist unser erklärtes Ziel, das beste Unternehmen zu sein, wenn es darum geht, Passagiere und Fracht sicher, zuverlässig und möglichst pünktlich zu befördern.

Das Produktionsprogramm erfährt im Verkehrsgebiet Ferner Osten ab Mitte Jahr bedeutende Verbesserungen durch gestrecktere Routenführungen, Frequenzerhöhungen und die Aufnahme von Flügen nach Delhi. Dank der Kooperation mit Singapore Airlines werden Indonesien – trotz Einstellung unserer Kurse nach Jakarta – und Australien optimal bedient. Wegen ungenügender Wirtschaftlichkeit verzichten wir vorläufig auf eigene Australienflüge. Die anderen Verkehrsgebiete erfahren nur geringfügige Anpassungen.

Auf dem Flughafen Zürich hoffen wir, in Zusammenarbeit mit kantonalen Instanzen, im Sommer ein neues Benützerkonzept verwirklichen zu können, das vorsieht, alle Abflüge der European Quality Alliance (Austrian Airlines, Finnair, SAS und Swissair) im Terminal A, alle anderen Abflüge im Terminal B abzufertigen. Damit werden wir noch in-

dividueller auf die Bedürfnisse unserer Passagiere eingehen können. Das neue Konzept ermöglicht zudem eine ausgeglichene Aufteilung des Gesamtverkehrs auf die beiden Terminals und damit eine optimalere Ausnutzung der Kapazitäten. Gleichzeitig erweitern wir die zentralen Energieversorgungsanlagen für angedockte Flugzeuge. Damit werden die Bordaggregate während der Standzeit nicht mehr gebraucht, was die Schadstoffemissionen markant reduziert. Der Flughafen Zürich ist die Heimatbasis der Swissair. Es ist deshalb für uns von existenzieller Bedeutung, dass dieser Flughafen weiterhin gut funktioniert, was einen massvollen Ausbau erfordert.

1991 können wir noch nicht mit einer spürbaren Verbesserung bei der staatlichen Luftraumüberwachung rechnen, wenngleich durch die politischen Veränderungen in Europa zusätzlicher Luftraum für den zivilen Flugverkehr zur Verfügung stehen sollte. Die Struktur Schwächen – zu viele Zentren, unterschiedliche, nicht kompatible Systeme – sind nach wie vor vorhanden, technisch aber lösbar. Flugsicherungsbedingte Verspätungen werden vorläufig weiterhin in Kauf genommen werden müssen. Die massiven Beeinträchtigungen nicht nur für die Flugesellschaften, sondern auch für die betroffenen Länder werden nun aber von breiteren Bevölkerungskreisen erkannt. Bis eine europaweite und im Vergleich zu heute auch kostengünstigere Gesamtlösung vorliegt, bedarf es jedoch noch grosser politischer Anstrengungen.

Im Herbst sollten die Verhandlungen der EFTA-Staaten mit der Europäischen Gemeinschaft über die Schaf-

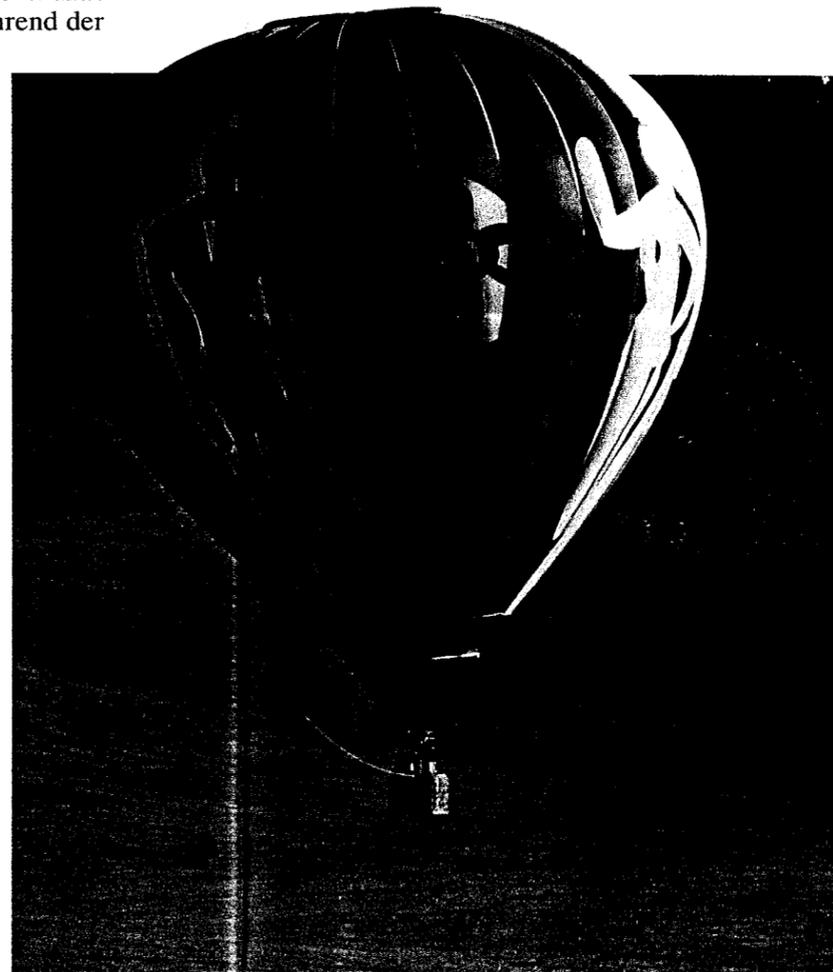
fung eines europäischen Wirtschaftsraumes EWR zu einem Abschluss kommen. Wir hoffen sehr, dass in diesem Rahmen eine gesamteuropäische Regelung des Luftverkehrs zustande kommt. Ein Scheitern der EWR-Verhandlungen könnte die Gefahr einer Spaltung Europas in EG- und Nicht-EG-Raum in sich

bergen und dadurch unsere Wettbewerbschancen einschränken. Wir haben deshalb den eidgenössischen Behörden unser Einverständnis zur Übernahme der EG-Luftverkehrsregelungen mitgeteilt.

Wirtschaftliche Prognosen sind in dem von vielen Faktoren abhängigen Luftverkehr sehr schwierig. So verursachte der Golfkrieg insbesondere im Januar und Februar weltweit massive Verkehrseinbrüche. Wir mussten deshalb vorübergehend zahlreiche Produktionseinschränkungen vornehmen. Personalseitig erwogen wir in dieser Phase die Einführung von Kurzarbeit. Seit Kriegsende zeichnet sich nun aber eine Verkehrsbelebung ab. Wie weit sich allerdings der im ersten Quartal erlittene zusätzliche Verlust in den verbleibenden Monaten noch auffangen lässt, hängt vor allem von der weiteren Entwicklung des wirtschaftspolitischen Umfeldes ab. Ferner konnte mit unseren Personalverbänden in bezug auf die Teuerungsanpassung noch keine endgültige Einigung erzielt werden. SKV, VPOD und Aeropers haben es der Swissair überlassen, die Modalitäten einstweilen festzulegen. Weitere Verhandlungen über die definitive Teuerungsanpassung finden im Mai statt. Kapers hat hingegen das Swissair-Angebot abgelehnt, worauf wir uns gezwungen sahen, deren Gesamtarbeitsvertrag per Ende Februar 1992 zu kündigen.

Alles in allem dürfte 1991 wieder ein sehr schwieriges Jahr werden. Grosse Hoffnungen setzen wir in das vor allem längerfristig wirksame Ergebnisverbesserungsprogramm MOVE, das aber bereits 1991 erste positive Auswirkungen zeitigen wird. Weitere Fortschritte wollen wir in der Zusammenarbeit mit unseren Kooperationspartnern verwirklichen.

An der Generalversammlung vom 25. April 1991 werden wir zur Neuwahl in den Verwaltungsrat Herrn Dr. Hannes Goetz vorschlagen. Er soll als designierter Präsident des Verwaltungsrates 1992 die Nachfolge von Herrn Armin Baltensweiler antreten.



Jubiläum

«Red & White» heisst der Film, den die Swissair 1991 der Eidgenossenschaft zum 700-Jahr-Jubiläum geschenkt hat. Hauptakteur in diesem Portrait der Schweiz ist ein Heissluftballon in unseren Nationalfarben.

Destinationsen

Swissair (Stand Ende 1990)

Europa

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



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

Afrika

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

Asien

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

Nordamerika

Anchorage
Atlanta
Boston
Chicago
Los Angeles
Montreal
New York
Philadelphia
Toronto



Südamerika

Buenos Aires
Caracas
Rio de Janeiro
Santiago de Chile
São Paulo

Swissair
Schweizerische
Luftverkehr
Aktiengesellschaft
Hirschengraben 84
CH-8001 Zürich
Telefon 01 812 12 12
Telex 825 601
Telefax 01 810 80 46

Balair AG
Schweizerische
Gesellschaft
Bedarfsluftverkehr
Postfach
CH-4002 Basel
Telefon 061 325 31 31
Telex 962 407
Telefax 061 325 21 74

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

* mit Gemeinschaftskursen durch Partnergesellschaften bedient

Dieser Bericht ist auch in
Französisch und Englisch
erhältlich

1990)

Istanbul	Lyon	Marseille
Köln/Bonn	Madrid	Moskau
Kopenhagen	Mailand-Bergamo	München
Larnaca	Mailand-Linate	Nizza
Linz *	Malaga	Nürnberg
Lissabon	Malta	Oslo *
Ljubljana	Manchester	Palma de Mallorca
London		Paris
		Porto

Nordamerika

Anchorage
Atlanta
Boston
Chicago
Los Angeles
Montreal
New York
Philadelphia
Toronto

Südamerika

Buenos Aires
Caracas
Rio de Janeiro
Santiago de Chile
São Paulo



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

Balair

Alicante
Antalya
Antigua
Arrecife
Bangkok
Bangor
Budapest
Colombo
Delhi
Djerba
Edinburgh
Faro
Fuerteventura
Helsinki
Heraklion
Ibiza
Istanbul
La Palma
Larnaca
Las Palmas
Leningrad
Lissabon
London
Lourdes
Male
Miami
Mombasa
Monastir
Nairobi
New York
Olbia
Palermo
Palma de Mallorca
Phuket
Recife
Reykjavik
Rhodos
Rom
San Francisco
Santo Domingo
Sevilla
Stockholm
Teneriffa

CTA

Alicante
Antalya
Arrecife
Athen
Banjul
Cagliari
Faro
Fuerteventura
Heraklion
Korfu
Kos
La Palma
Larnaca
Las Palmas
Neapel
Palermo
Palma de Mallorca
Porto
Preveza
Rhodos
Samos
Teneriffa
Zakinthos

Die Swissair-Flotte

(Stand Ende 1990)

Flugzeugtypen	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahr)
B747-357	5 *	—
MD-11	—	12 (91-92)
DC-10-30	10	—
A310-221	5	—
A310-322	4	—
A321	—	19 (95-98)
A320	—	7 (95-98)
MD-81	22 **	2 (91)
Fokker 100	8	2 (92)
Total	54	

* wovon 3 gemietet
** wovon 1 gemietet

Die Balair-Flotte

(Stand Ende 1990)

DC-10-30	1	—
A310-322	1	—
A310-325	—	3 (92-93)
MD-82	3	—
MD-83	1	—
Total	6	

Die CTA-Flotte

(Stand Ende 1990)

MD-87	4	
Total	4	

Gedruckt in der Schweiz
April 1991

Konzept und Beratung:
Trimedia Consulting AG, Zürich
Satz und Druck: NZZ Fretz AG, Schlieren
Fotos: Swissair
Swissair Photo + Vermessungen AG
Bildagentur Baumann

* mit Gemeinschaftskursen durch Partnergesellschaften bedient



Finanzielle Berichterstattung

Inhaltsverzeichnis

Grundsätze der Rechnungslegung	1
Erfolgsrechnung 1990	2
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	4
Bilanz per 31. Dezember 1990	8
Erläuterungen zur Bilanz	10
Anträge des Verwaltungsrates	14
Bericht der Kontrollstelle	15
Aktien- und Dividenden-Kennziffern	15
Kapitalflussrechnung 1990	16
Wertschöpfungsrechnung 1990	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) werden als Tochtergesellschaften, solche darunter als Minderheitsbeteiligungen bezeichnet.

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. Anlagevermögen

Einzelgegenstände über 10 000 Franken werden in der Anlagenbuchhaltung aktiviert und grundsätzlich 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.

Beteiligungen sind zu Anschaffungswerten abzüglich allfällig notwendiger Wertberichtigungen bilanziert.

4. Umlaufvermögen

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

5. Fremdkapital

Langfristige Schulden werden zu Höchstwerten in der Bilanz eingesetzt. Alle das Geschäftsjahr betreffenden Aufwandsposten über 5000 Franken sind in der Jahresrechnung berücksichtigt und als Transitorische Passiven ausgewiesen.

6. 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.

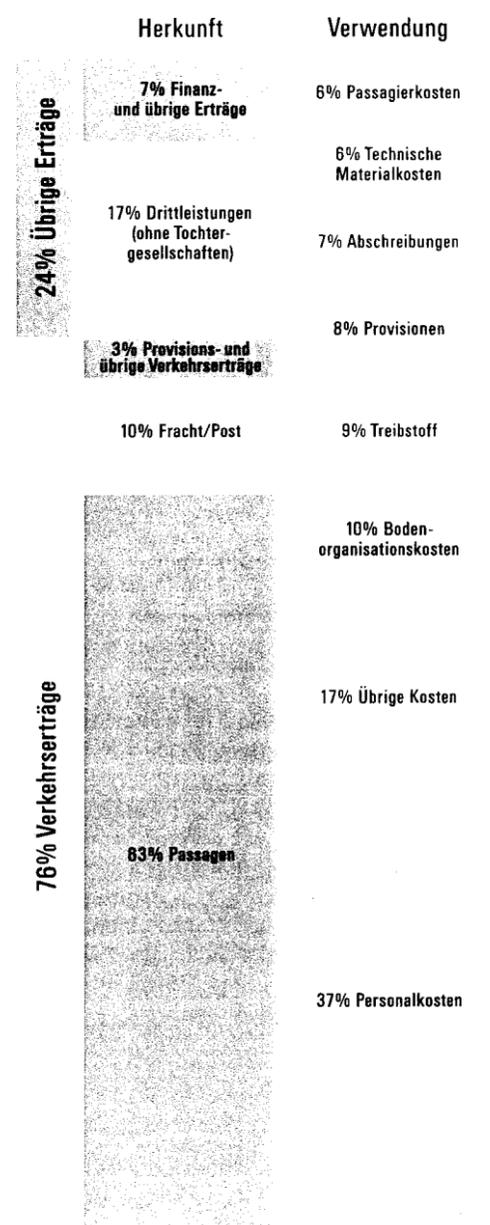
Erfolgsrechnung 1990 (in 1000 Franken)

Erträge	1990	1989
Flugbetriebserträge		
Passagen	3 152 824	3 091 562
Fracht	437 411	454 587
Post	48 437	49 267
Charter- und Sonderflüge	15 297	34 497
	3 653 969	3 629 913
Provisions- und übrige Verkehrserträge	144 860	144 244
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material	35 713	30 801
Erträge aus Drittleistungen		
Technische Dienste	304 904	318 971
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	253 524	249 839
Bodenorganisationsdienste	209 616	196 413
Übrige Drittleistungen	101 696	83 707
	869 740	848 930
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge	345 487	183 206
Total Erträge	5 049 769	4 837 094

Aufwand	1990	1989
Personalkosten		
Saläre und übrige Personalkosten	1 500 671	1 375 067
Sozialversicherungen	345 320	305 090
	1 845 991	1 680 157
Treibstoffkosten	466 007	415 733
Techn. Material- und Überholungskosten	312 325	318 032
Bodenorganisations-Fremdkosten	484 975	479 435
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial	157 886	130 698
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	309 529	306 363
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten	13 099	10 381
Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen	76 346	83 486
Liegenschafts- und Energiekosten	135 813	132 077
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten		
Finanzkosten	143 170	137 560
Direkte Steuern	22 476	23 316
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	233 884	150 299
	399 530	311 175
Fernmeldekosten	36 101	34 113
Werbe- und Verkaufskosten	85 377	92 406
Provisionskosten	387 490	380 338
Total Aufwand vor Abschreibungen	4 710 469	4 374 394

	1990	1989
Total Erträge	5 049 769	4 837 094
Total Aufwand vor Abschreibungen	4 710 469	4 374 394
Bruttoergebnis	339 300	462 700
Abschreibungen		
ordentliche	335 000	323 000
ausserordentliche	0	45 000
Reingewinn des Jahres	4 300	94 700

Der Ertragsfranken 1990



Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

Allgemeine Bemerkungen

Die Währungssituation hat sich – nach einem ausserordentlich günstigen Verlauf im Geschäftsjahr 1989 – im Berichtsjahr wieder negativ auf das Ergebnis ausgewirkt.

Die gewichteten Durchschnittskurse lauten wie folgt:

Währungen	Durchschnittskurs		Veränderung	
	1990	1989	1990/89	1989/88
USD	1.39	1.61	-13,7%	+11,0%
DEM	86.00	86.58	- 0,7%	+ 4,5%
ITL	0.116	0.119	- 2,5%	+ 6,3%
GBP	2.47	2.67	- 7,5%	+ 3,5%
FRF	25.48	25.46	+ 0,1%	+ 4,8%
JPY	0.96	1.18	-18,6%	+ 4,4%

Die ergebniswirksame Netto-Einbusse gegenüber dem Vorjahr beträgt rund 100 Mio. Franken.

Die Einnahmen und Ausgaben in den einzelnen Währungsgruppen entwickelten sich wie folgt:

Währungen	Einnahmen		Ausgaben	
	1990	1989	1990	1989
Schweizerfranken	42%	41%	60%	61%
USD und USD-abhängige Währungen	29%	29%	26%	24%
Übrige Währungen	29%	30%	14%	15%

Der US-Dollar ist weiterhin die wichtigste Fremdwährung. Die steigenden Treibstoffkosten verminderten jedoch die Differenz zwischen den Einnahmen- und Ausgabenanteilen. Nach wie vor bedeutender ist aber die Summe der übrigen Währungen, wobei die 4 wichtigsten europäischen Einheiten – Deutsche Mark, italienische Lire, britisches Pfund und französischer Franken – 60% der Gruppe repräsentieren.

Erträge

Streckenenerträge

(Passagen, Fracht, Post) + 1,2%

Die Passagenerträge erhöhten sich um 2,0%; bei den Frachterträgen ist eine Einbusse von 3,8% und bei den Posterträgen

von 1,7% zu verzeichnen. Diesen Ertragsveränderungen stehen folgende Verkehrssteigerungen, ausgedrückt in ausgelasteten Tonnenkilometern, gegenüber: Passagen 2,5%, Fracht und Post zusammen 4,1%. Bei Ausschaltung der Währungseinflüsse ist festzustellen, dass sich die Qualität des transportierten Verkehrs, d.h. der pro Verkehrseinheit erzielte Ertrag, verbessert hat.

Entwicklung nach Verkehrsgebieten

Gebiete	Streckenenerträge 1990		Veränderung gegenüber 1989		Verkehrsveränderung in %
	in Mio. Fr.	in %	in Mio. Fr.	in %	
Europa I	991	27,2	+44	+ 4,7	- 0,4
Europa II	678	18,6	+34	+ 5,3	+ 0,2
Nordatlantik	844	23,2	+31	+ 3,8	+ 5,4
Südatlantik	104	2,9	- 6	- 5,4	+ 1,6
Mittlerer Osten	244	6,7	-18	- 7,1	- 1,9
Ferner Osten	379	10,4	-29	- 7,1	+ 3,5
Japan	160	4,4	+21	+15,2	+21,6
Afrika	239	6,6	-33	-12,2	- 6,8
Ganzes Netz					
Regelmässiger Linienverkehr	3639	100	+44	+ 1,2	+ 3,1

Charter- und Sonderflüge - 55,7%

Die Zusammensetzung der Flotte blieb im Berichtsjahr unverändert. In Berücksichtigung der Produktionssteigerung im regelmässigen Linienverkehr mussten daher die als Randleistung produzierten Charter- und Sonderflüge entsprechend reduziert werden.

Provisions- und übrige Verkehrserträge + 0,4%

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

Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material + 16,0%

Rund 70% dieser Position und der Steigerung betrafen Aufwendungen für Materialbereitstellungen im Rahmen der technischen Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften.

Erträge aus Drittleistungen + 2,5%

Mit 2,5% ist das Ertragswachstum auch bei den Drittleistungen bescheiden ausgefallen.

Der Rückgang bei den *technischen Diensten* um 4,4% ist unter anderem kapazitätsbedingt: In Perioden mit vermehrtem Aufwand für die eigene Flotte steht weniger Kapazität für Drittleistungen zur Verfügung.

Die Gruppe *Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops* (+ 1,5%) wurde vor allem von der abgeschwächten Verkehrsentwicklung beeinflusst. Darüber hinaus führte der erstarkte Schweizer Franken zu Umsatzeinbussen bei Taxfree-Shops und Bordverkauf.

Die *Bodenorganisationsdienste* für fremde Gesellschaften erbrachten eine Ertragssteigerung von 6,7%. Mit 27% fiel dabei das Wachstum in Basel am markantesten aus. Aber auch in Zürich führten die Mehrbewegungen fremder Gesellschaften zu einem Anstieg der Erträge.

Bei den *übrigen Drittleistungen* (+ 21,5%) sorgten wiederum die Informatikdienste für eine erfreuliche Ertragssteigerung.

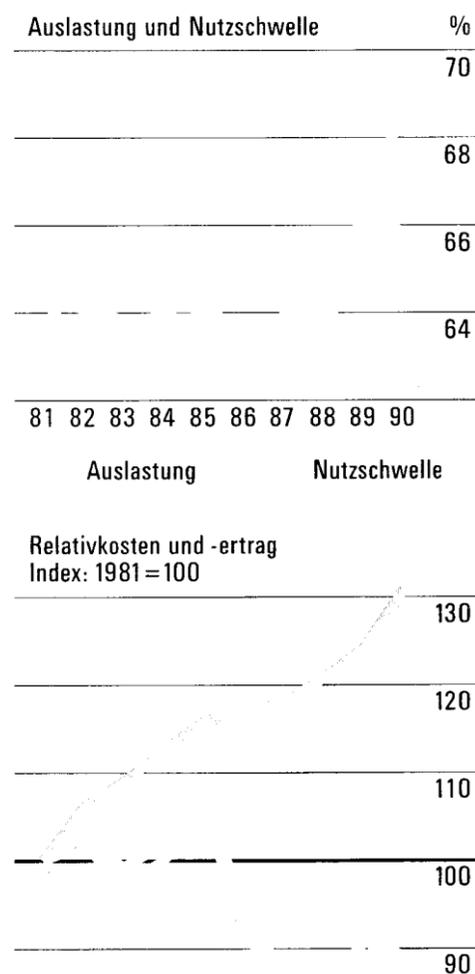
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge + 88,6%

(in Mio. Franken)	1990	1989
Finanzerträge	137	94
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen	85	3
Liegenschaftenerträge	17	14
Beteiligungserträge	19	16
Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrestransitorien, Rück-erstattungen, nachträglich erhaltene Rabatte usw.	87	56
	345	183

Zum starken Anstieg der Finanzerträge führte unter anderem das gestiegene Zinsniveau der im Durchschnitt nur leicht verringerten Liquidität. Im Hinblick auf die Ablösung der DC-10-Flugzeuge durch MD-11 Anfang 1991 wurden 3 verkaufte DC-10-Flugzeuge auf den Verkaufspreis aufgewertet und damit der Buchgewinn bereits 1990 erfasst. Aus den Beteiligungen flossen im Berichtsjahr die folgenden grösseren Dividen-

den-Betreffnisse zu (in Schweizer Franken): Covia 5,3 Mio., Balair 3,8 Mio., Crossair 3,6 Mio., Delta 3,6 Mio., AUA 1,4 Mio., CTA 1,0 Mio.

Flugbetrieb 1981–1990



81 82 83 84 85 86 87 88 89 90

Kosten pro offeriertem tkm
Ertrag pro ausgelastetem tkm
Konsumentenpreise CH

Aufwand

Personalkosten + 9,9%

Der Personalbestand erhöhte sich 1990, umgerechnet auf Ganztagspositionen, um 587 auf einen Jahresendbestand von 19 883 Positionen. Zwei Drittel der Personalkostensteigerung entfallen auf Teuerungsausgleich und Realloohnerhöhung.

Treibstoffkosten + 12,1%

Die massiven Preiserhöhungen seit August 1990 verursachten monatliche Kostensteigerungen von gegen 45%. Der starke Schweizerfranken dämpfte jedoch die Kostenentwicklung leicht. Zudem profitierten wir von unserer treibstoffeffizienten Flotte.

Technische Material- und Überholungskosten - 1,8%

Trotz Zusatzaufwendungen für den eigenen Flugzeugunterhalt führten die grösstenteils in US Dollar anfallenden Materialkosten zu einem Rückgang in dieser Kosten-
gruppe.

Bodenorganisations-Fremdkosten + 1,2%

Bei steigenden Passagierzahlen und höheren passagier- und bewegungsabhängigen Gebühren weltweit wirkte der starke Schweizerfranken dämpfend auf die Kostenentwicklung.

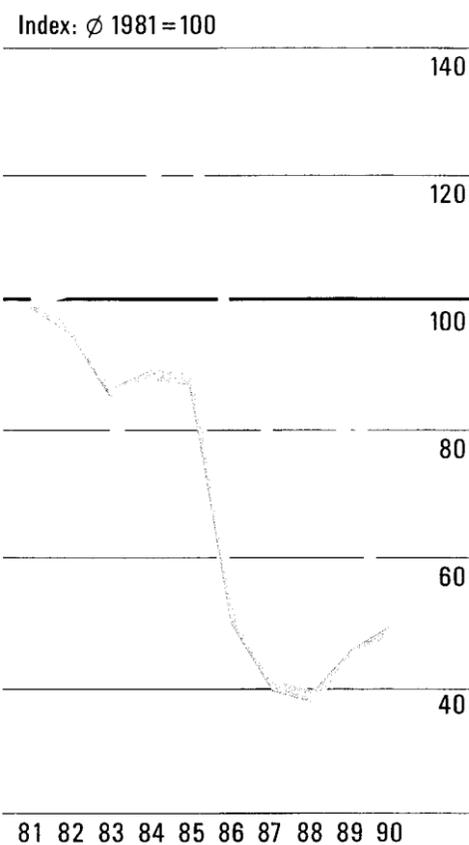
Mietkosten für Flugzeuge und Reserve-material + 20,8%

Die Kurzstreckenflotte blieb im Berichtsjahr unverändert. Wegen der verspäteten MD-11-Ablieferung musste der Produktionsaufbau mit einer gemieteten DC-10 sowie mit weiteren CTA-, Balair- und Crossair-Flugzeugen bewerkstelligt werden.

Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops + 1,0%

Den steigenden Materialkosten für die Passagierbetreuung an Bord stehen, bedingt durch den Währungseinfluss, zum Teil sinkende Kostenanteile für Taxfree-Shops und Bordverkaufsartikel gegenüber.

Treibstoffpreise 1981-1990



Rp. je Liter
US c je Gallone
CHF/USD

Sach- und Haftpflichtversicherungen + 26,2%

In der ersten Jahreshälfte verzeichneten die Versicherungskosten aufgrund weltweit günstigerer Prämienstrukturen rückläufige Tendenz. Durch die seit August für Mittelostflüge drastisch angehobenen Prämienätze erhöhte sich die Belastung sprunghaft. Die Mehrkosten konnten trotz gezielter teilweiser Weiterbelastung an die Passagiere nicht aufgefangen werden.

Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebs-einrichtungen - 8,6%

Die bereits im März des Berichtsjahres eingeleiteten Sparmassnahmen fanden in dieser Kostengruppe direkten Niederschlag.

Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten + 28,4%

Die wesentliche Steigerung in der Untergruppe «Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten» resultierte aus währungs- und börsenbedingten Wertberichtigungen unserer Beteiligungen, insbesondere an der Crossair sowie an der Covia. Von den Finanzkosten betrafen 85% Fremdkapitalzinsen. Deren Steigerung um 17% ist mehrheitlich zinsniveaubedingt. Die direkten Steuern fielen zu 86% in der Schweiz an. Der restliche Verwaltungsaufwand sank aufgrund der Sparmassnahmen.

Werbe- und Verkaufskosten - 7,6%

Den um 28% angestiegenen Buchungskosten in Reservationssystemen standen gezielte Einsparungen bei anderen Verkaufskosten gegenüber. Rund 45% dieser Kostengruppe entfielen auf Werbung im engeren Sinne.

Provisionskosten + 1,9%

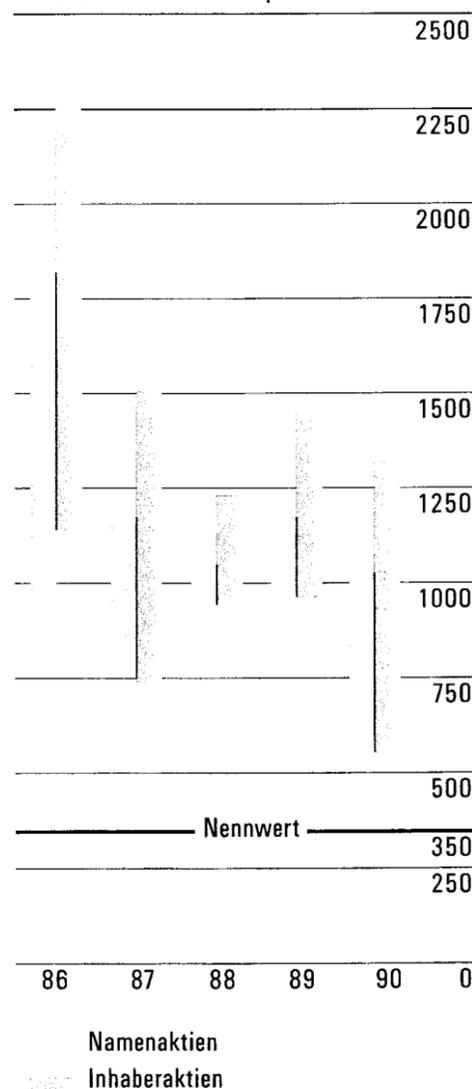
Die Kommissionen an Kreditkartenorganisationen weisen mit 7% erneut umsatzbedingt die grösste Zuwachsrate auf, gefolgt von den Provisionszahlungen für Passagen mit +3%. Die Frachtprovisionen fielen gegenüber dem Vorjahr dagegen 10% tiefer aus.

Ordentliche Abschreibungen + 3,7%

Die unwesentliche Erhöhung ist Ausdruck des im Berichtsjahr unveränderten Flottenbestandes, dem wichtigsten Teil des Anlagevermögens.

Kursentwicklung der Swissair-Aktien 1986-1990

Höchst- und Tiefsturse pro Jahr in Fr.



Bilanz per 31. Dezember 1990

vor Gewinnverteilung

(in 1000 Franken)

Aktiven (Vermögenswerte)	Anschaffungswert Anfangsbestand 1. 1. 1990	Zugang: Neuerwerb/ Lagerzuwachs	Abgang: Verkauf/ Lagervermin- derung	Anschaffungswert Endbestand 31. 12. 1990	Kumulative Abschrei- bungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert 31. 12. 1990	Buchwert 31. 12. 1989
Anlagevermögen							
Immobilien							
Grundstücke	42 877	7 038	-	49 915	9 068	40 847	37 144
Bauten und bauliche Einrichtungen	744 070	41 929	9 920	776 079	503 157	272 922	262 235
	(786 947)	(48 967)	(9 920)	(825 994)	(512 225)	(313 769)	(299 379)
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 1113 Mio. Fr.)							
Flugzeugpark							
Flugzeuge	2 915 314	2 240	-	2 917 554	2 105 311	812 243	895 343
Reservetriebwerke	120 189	33 080	-	153 269	80 855	72 414	53 052
Flugzeugsatzteile und Halbfabrikate	424 504	81 682	14 842	491 344	346 692	144 652	93 006
	(3 460 007)	(117 002)	(14 842)	(3 562 167)	(2 532 858)	(1 029 309)	(1 041 401)
(Versicherungswert 2911 Mio. Fr.)							
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge							
Informations- verarbeitungsanlagen	194 929	18 408	3 790	209 547	164 416	45 131	65 996
Fahrzeuge	122 538	19 053	5 371	136 220	96 802	39 418	35 634
Übrige Einrichtungen	339 413	57 821	2 403	394 831	292 686	102 145	84 494
	(656 880)	(95 282)	(11 564)	(740 598)	(553 904)	(186 694)	(186 124)
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 1012 Mio. Fr.)							
Beteiligungen	938 822	179 574	405	1 117 991	141 969	976 022	877 073
Vorauszahlungen für Flugzeuge und übrige Anlagen						979 290	708 978
Total Anlagevermögen						3 485 084	3 112 955
Umlaufvermögen							
Materialbestände (Versicherungswert 210 Mio. Fr.)	203 188	6 785	3 271	206 702	144 828	61 874	77 868
Bankkonto reservierte Aktien						71 657	8 976
Debitoren und trans. Aktiven						868 977	884 290
Verfügbare Mittel							
Wertschriften						279 664	368 914
Kurzfristige Geldanlagen						1 200 864	1 352 688
Bankguthaben und Gelder unterwegs						87 535	94 650
Kassen und Postcheck						6 858	7 766
(Total verfügbare Mittel)						(1 574 921)	(1 824 018)
Total Umlaufvermögen						2 577 429	2 795 152
Bilanzsumme						6 062 513	5 908 107

Passiven (Kapitalquellen)	Buchwert 31. 12. 1990	Buchwert 31. 12. 1989
Eigenkapital		
Aktienkapital		
Namenaktien	488 924	465 995
Inhaberaktien	318 881	243 177
	(807 805)	(709 172)
Reserven		
Allgemeine		
aus Gewinnzuweisung	155 073	
aus Agio	401 177	
aus Genussscheinen	<u>34 596</u>	
	590 846	570 162
Spezielle	157 000	157 000
	(747 846)	(727 162)
Total Eigenkapital	1 555 651	1 436 334
Fremdkapital		
Langfristige Schulden		
Obligationenanleihen	1 733 601	1 683 601
Bankdarlehen	75 000	75 000
Übrige langfristige Schulden	185 600	145 600
	(1 994 201)	(1 904 201)
Kurzfristige Schulden		
Bankdarlehen	0	77 000
Dividenden und Obligationenzinsen	3 678	2 848
Kreditoren und transitorische Passiven	1 367 128	1 253 310
Personaldepositenkasse	103 013	106 036
	(1 473 819)	(1 439 194)
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	729 846	713 067
Total Fremdkapital	4 197 866	4 056 462
Rückstellungen und Wertberichtigungen		
	298 573	314 935
Verfügbarer Gewinn		
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	6 123	5 676
Reingewinn des Jahres	4 300	94 700
Total verfügbarer Gewinn	10 423	100 376
Bilanzsumme	6 062 513	5 908 107
Eventualverpflichtungen	178 923	160 334

Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital 1981-1990

Verhältnis Fremdkapital zu Eigenkapital

2,0

1,5

81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 1,0

in Mio. Fr.

2000

1500

1000

500

81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 0

Eigenkapital
Fremdkapital

Erläuterungen zur Bilanz

Allgemeines

Die Bilanzsumme überschritt erstmals die Sechsmilliardengrenze. Mit 154 Millionen Franken lag die Zunahme jedoch deutlich hinter den Vorjahren.

	Veränderung zum Vorjahr in %	Anteil an Bilanzsumme	
		1990 in %	1989 in %
Anlagevermögen	+ 12	57	53
Umlaufvermögen	- 8	43	47
Eigenkapital	+ 8	26	24
Langfristiges Fremdkapital	+ 5	33	32
Übrige Passiven	- 2	41	44
Bilanzsumme	+ 3	100	100

Bei der Bilanzstruktur ist die Zunahme des Anlagevermögens – in erster Linie wegen Vorauszahlungen für bestellte Flugzeuge – zulasten des Umlaufvermögens erwähnenswert. Das um 372 Mio. Franken höhere Anlagevermögen ist weiterhin vollständig durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert.

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

Aktiven

Immobilien

Zusammensetzung der Bauten und baulichen Einrichtungen

		Anschaffungswerte		Buchwerte
		1990 Mio. Fr.	1990 Mio. Fr.	1989 Mio. Fr.
Eigene Bauten	Schweiz	519	211	210
	Ausland	58	16	16
Einbauten in Mietobjekten	Schweiz	87	13	10
	Ausland	79	0	0
Im Bau befindliche Objekte		33	33	26
Gemäss Bilanz		776	273	262

Von den 1990 getätigten 49 Mio. Franken Neuinvestitionen betreffen rund 20 Mio. eigene Bauten am Flughafen Genf. Bei den im Bau befindlichen Objekten ist die Erweiterung des Borddienstgebäudes in Zürich mit 5 Mio. die grösste Investition.

Flugzeugpark

Die Flotte blieb unverändert. Der Zuwachs von 117 Mio. Franken resultiert mehrheitlich aus der zusätzlichen Anschaffung von Reservetriebwerken für die MD-81 und die Fokker 100 sowie der Investition in die Ersatzteillager für die MD-11 und deren PW-4000-Triebwerke. Die ersten 3 kurz vor dem Ausscheiden stehenden DC-10 wurden mit ihrem vertraglich gesicherten Verkaufswert bilanziert. Dadurch ergibt sich ein Aufwertungsgewinn von 71 Mio. Franken. Die ursprünglich für 1990 vorgesehene Gewinnrealisierung hat sich durch die verspätete Einführung der MD-11 auf die erste Hälfte 1991 verzögert.

Die ordentlichen Abschreibungen auf dem Flugzeugpark betragen 1990 207 Mio. Franken. Der Buchwert beträgt Ende Jahr trotz der erwähnten Aufwertung lediglich noch 29% (Vorjahr 30%) des Anschaffungswertes.

Im Bilanzausweis nicht enthalten sind die mit langfristigen Lease-Verträgen gemieteten 3 Boeing 747 und 1 MD-81. Deren Anschaffungswert entspricht einem Investitionsbetrag von 566 Mio. Franken. Die noch offenen Kapitalverpflichtungen betragen 144 Mio. Franken.

Betriebseinrichtungen

In der Rubrik «Übrige Einrichtungen» ist die Anschaffung von zwei MD-11-Flugsimulatoren im Betrage von 37 Mio. Franken erwähnenswert.

Beteiligungen

Zusammensetzung der Buchwerte der Beteiligungen	1990	1989
	Mio. Fr.	Mio. Fr.
Tochtergesellschaften	230	219
Minderheitsbeteiligungen	746	658
	976	877
Aufteilung nach		
Inland	422	348
Ausland	554	529

Bei den Tochtergesellschaften ist die Zunahme fast ausschliesslich eine Folge unserer Beteiligungserhöhung von 40% auf 100% an der Verntissa SA, Vernier. Bei den Minderheitsbeteiligungen sind folgende wesentlichen Veränderungen zu erwähnen:

Rückführung der Beteiligung an der Reisebüro Kuoni AG von der Swissair Beteiligungen AG in die Muttergesellschaft zum Marktwert, Kapital- und Beteiligungserhöhung von 8% auf 10% an der Austrian Air-

lines sowie Gründung der technischen Unterhaltsunternehmung Shannon Aerospace Ltd.

Vorauszahlungen

Die Zunahme von 270 Mio. Franken enthält ausschliesslich Vorauszahlungen für bestellte Flugzeuge: für die MD-11 weitere 150 Mio., für 2 Fokker-100 rund 20 Mio. sowie für die künftigen neuen Airbus A320/A321-Flugzeuge 100 Mio. Franken.

Materialbestände

Inventarbestände zu Anschaffungswerten	1990	1989
	Mio. Fr.	Mio. Fr.
Technisches Verbrauchsmaterial	105	82
Technische Dritteleistungen in Arbeit	33	64
Bordverpflegungs- und Taxfree-Material	44	40
Übriges Material	24	17
	206	203

Der markante Rückgang der Bestände für technische Dritteleistungen in Arbeit auf eine übliche Betragshöhe ist darin begründet, dass im Vorjahr einige Grossaufträge kurz vor dem Abschluss standen.

Bankkonto reservierte Aktien

Zusammensetzung	1990	1989
	Mio. Fr.	Mio. Fr.
24733 (Vorjahr 25645) Aktien für Mitarbeiter	9	9
180000 (Vorjahr 0) Aktien für SAS und Singapore Airlines	63	0
	72	9

Debitoren und transitorische Aktiven

Zusammensetzung	1990 Mio. Fr.	1989 Mio. Fr.
Forderungen gegenüber Fluggesellschaften	249	276
Forderungen gegenüber Kunden und Agenten	313	304
Forderungen gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe	44	45
Andere Guthaben	118	132
Transitorische Aktiven	145	127
	869	884

Debitorenguthaben sind zu ihrem Nominalwert eingesetzt. Für Kunden- und Währungsrisiken bestehen angemessene Rückstellungen auf der Passivseite.

Verfügbare Mittel

	Mio. Fr.
Die gesamten verfügbaren Mittel nahmen um 249 Mio. Franken ab, d. h. praktisch in gleichem Umfang wie die Vorauszahlungen in Anlagegüter zunahmen. Der Liquiditätsstand von hohen 1,6 Milliarden Franken wurde im Hinblick auf künftige Flugzeugbeschaffungen aufgebaut.	1991 1 002
	1992 25
	1993 und später 174
	1 201

Diese Geldanlagen sowie die Wertchriften von 280 Mio. Franken sind zu 85% in Schweizer Franken angelegt. Die Wertchriften sind frei verfügbar.

Die kurzfristigen Geldanlagen sind speziell auf diese Beschaffungen ausgerichtet und weisen folgende Fälligkeiten auf:

Passiven Eigenkapital

	1990 Anzahl	1990 Mio. Fr.	1989 Mio. Fr.
Dividendenberechtigtes Eigenkapital			
Aktien		808	709
Nominal zu 350 Fr.	2 308 015		
– Reserviert für Kapitalbeteiligungen	– 180 000	– 63	0
– Reserviert für Mitarbeiter	– 24 733	– 9	– 9
	2 103 282	736	700
Genussscheine, ohne Nennwert			
– Ausgegeben	981 932		
– Reserviert für Optionsanleihen	– 803 727		
Dividendenberechtigter Wert auf der rechnerischen Basis von Fr. 70.– je Genussschein, d. h. 1/3 einer Aktie	178 205	12	12
Total dividendenberechtigtes Eigenkapital		748	712

Das Aktienkapital wurde an der letztjährigen Generalversammlung in zwei Schritten um nominell 99 Mio. Franken erhöht. Die im Rahmen unserer Allianzen noch geplanten Kapitalbeteiligungen von SAS und Singapore Airlines sind noch nicht durchgeführt worden. Die ausgewiesenen Reserven erhöhten sich um 20 Mio. Franken; davon entfallen 10 Mio. auf Agio-Einzahlungen, und weitere 10 Mio. stammen aus der Gewinnverteilung 1989.

Langfristige Schulden

Die Zunahme beträgt 90 Mio. Franken. Die Anfang 1990 getätigte Privatplatzierung diente zur Ablösung des vor Jahresfrist ausgewiesenen kurzfristigen Bankdarlehens. Das Finanzierungsverhältnis Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital hat sich mit 1:1,3 im Berichtsjahr nicht verändert.

Zusammensetzung der Obligationenanleihen und Privatplatzierungen:

4¼%	80.0 Mio. Fr.	1979–1991	3 %	100.0 Mio. Fr.	1987–2001 1)
6¼%	30.0 Mio. Fr.	1982–1992 P	5¼%	200.0 Mio. Fr.	1989–2003
5¼%	120.0 Mio. Fr.	1982–1992		84.0 Mio. Fr.	1980–2005 2)
4¼%	37.6 Mio. Fr.	1977–1992 1)		36.0 Mio. Fr.	1980–2005 3)
6¼%	80.0 Mio. Fr.	1981–1993	4¼%	150.0 Mio. Fr.	1988–2013 4)
4 %	70.0 Mio. Fr.	1978–1994			
3 %	50.0 Mio. Fr.	1988–1995 P 1)		1 733.6 Mio. Fr.	
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)			
6 %	100.0 Mio. Fr.	1990–2000 P			
4¼%	100.0 Mio. Fr.	1988–2000 P			

- 1) Optionsanleihen
2) Variabler Zinssatz (zurzeit 7¼%)
3) Ab 1990 variabler Zinssatz (zurzeit 7¼%)
4) Ab 2000 variabler Zinssatz
P Privatplatzierungen

Die übrigen langfristigen Schulden weisen eine mittlere Laufzeit von 4½ Jahren auf.

Kurzfristige Schulden

Zusammensetzung der Kreditoren und transitorische Passiven:	1990 Mio. Fr.	1989 Mio. Fr.
Schulden gegenüber Lieferanten	305	318
Schulden gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe	100	12
Schulden gegenüber den Personalvorsorgeeinrichtungen	32	0
Andere Schulden	127	116
Transitorische Passiven	803	807
	1367	1253

Die Schulden gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe sowie gegenüber den Vorsorgeeinrichtungen liegen im Rahmen der üblichen laufenden Rechnungen. Die am Jahresende überschüssigen Mittel wurden in der Swissair belassen, um kurzfristig günstig angelegt zu werden.

Im Berichtsjahr wurden keine kurzfristigen Bankdarlehen beansprucht.

Noch nicht eingelöste Transportdokumente

Die Erhöhung der ausstehenden Transportverpflichtungen um 17 Mio. Franken liegt im Rahmen der bescheidenen Geschäftsausweitung. Gegen Ende des Jahres zeigte sich eine allgemeine Zurückhaltung im Kauf von Flugscheinen auf Zeit.

Rückstellungen und Wertberichtigungen

Diese Position deckt die in den Vermögenswerten steckenden Währungs- und Kundenrisiken ab. Die fünfprozentige Abnahme entspricht den rückläufigen Debitoren und Fremdgeldbeständen. Die Rückstellungen sind vorsichtig bemessen.

Eventualverpflichtungen

	1990 Mio. Fr.	1989 Mio. Fr.
Bürgschaftsverpflichtungen für Tochtergesellschaften	44	52
Garantieverpflichtungen für Tochtergesellschaften	32	33
Bürgschaftsverpflichtungen für eigene Belange	57	41
Garantieverpflichtungen für eigene Belange	46	34
	179	160

Die Zunahme der Eventualverpflichtungen um 12 Prozent ist ausschliesslich für eigene Belange und im Zusammenhang mit dem neuen Unterhaltbetrieb in Shannon sowie zusätzlichen Garantien zugunsten der Galileo Company Ltd. Die eingegangenen Verpflichtungen für Tochtergesellschaften verzeichnen einen Rückgang um 11 Prozent

Anträge des Verwaltungsrates

Zum Geschäftsjahr 1990 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 25. April 1991 die Anträge:

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Erfolgsrechnung und die Bilanz per 31. Dezember 1990 zu genehmigen;
- den Organen der Verwaltung für die Geschäftsführung im Jahre 1990 Entlastung zu erteilen;

	1990
	Fr.
3. den Reingewinn 1990 von	4 300 000
wie folgt zu verwenden:	
– Zuweisung an die speziellen Reserven	3 000 000
– Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair	1 000 000
Verbleibender Reingewinn	300 000
Gewinnvortrag vom 1. Januar 1990	6 122 614
– Vortrag auf neue Rechnung	6 422 614

Bericht der Kontrollstelle

An die Generalversammlung der Swissair
Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft, Zürich

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1990 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir haben festgestellt, dass

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

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

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

Zürich, den 14. März 1991

Schweizerische Treuhandgesellschaft

Prof. Dr. C. Helbling
dipl. Bücherexperte

H. Rau
dipl. Bücherexperte

Aktien- und Dividenden-Kennziffern

(in Franken)

Geschäftsjahr	Ausgewiesener Reingewinn je Aktie ¹ (vor ausserordentlichen Abschreibungen)	Selbstfinanzierung je Aktie ¹ vor Gewinnverteilung	Ausgewiesenes Eigenkapital je Aktie ¹	Dividende		Bezugsrechte	
				je Aktie ²	je Genussschein ³	Namenaktie	Inhaberaktie
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
1990	2.01	196	698	0.00	0.00	18.00	25.00
Durchschnitt 10 Jahre				31.50	5.88	10.70	16.60

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

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

³ Genussscheine Durchschnitt 5 Jahre.

Kapitalflussrechnung 1990

Herkunft der Mittel	1990 Mio. Fr.	1989 Mio. Fr.
Innenfinanzierung:		
Selbstfinanzierung		
Reingewinn des Berichtsjahres	4.3	94.7
Abschreibungen	335.0	368.0
Rückstellungen, Bewertungskorrekturen und Zuweisung an Spezialreserven	79.0	31.5
Andere Mittelzugänge	5.2	8.8
Buchwerte verkaufter Anlagen und Beteiligungen		
Abnahme Debitoren und verfügbare Mittel	260.2	-
Aussenfinanzierung:		
Eigenfinanzierung		
Erhöhung des Aktienkapitals inkl. Agio	108.8	261.5
Einlösung von Aktien-Optionen	-	19.9
Einlösung von Genussschein-Optionen	0.7	2.6
Fremdfinanzierung		
Obligationenanleihen und Privatplazierungen	100.0	400.0
Zunahme kurzfristiger Schulden und nicht eingelöster Transportdokumente	101.4	315.9
Gesamtzugang an Mitteln	994.6	1502.9
Verwendung der Mittel		
Vermehrung Anlagevermögen:		
Immobilien	49.0	43.2
Flugzeugpark	188.0	121.5
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	94.6	90.7
Beteiligungen	179.6	421.5
Vorauszahlungen	270.3	200.3
Vermehrung Umlaufvermögen:		
Debitoren und verfügbare Mittel	-	532.5
Übriges Umlaufvermögen	68.7	17.7
Verminderung Fremdkapital:		
Übrige Schulden	60.0	7.5
Gewinnausschüttung für Vorjahr	84.4	68.0
Total Verwendung der Mittel	994.6	1502.9

Nach dem letztjährigen ausserordentlich hohen Gesamtzugang an Mitteln hat sich dieser im Berichtsjahr mit knapp 1 Milliarde Franken wieder auf eine übliche Grössenordnung zurückgebildet. Der Rückgang ist der zurückhaltenden Aussenfinanzierung zuzuschreiben. Die Finanzierung der Investitionen in das Anlagevermögen erfolgte durch Selbstfinanzierung und den Abbau von flüssigen Mitteln im Umfang von 249 Mio. Franken.

Die Vermehrung des Anlagevermögens ging nach den beiden letzten grossen Investitionsjahren leicht auf 781 Mio. Franken zurück. In der Zunahme des Flugzeugparkes von 188 Mio. Franken ist die bereits erwähnte Aufwertung von 3 DC-10-Flugzeugen enthalten.

Die Nettoselbstfinanzierung (nach Gewinnverteilung aus Vorjahr) bildete sich nochmals etwas zurück und erreichte nach 49% im Vorjahr noch 43% der Investitionen (siehe Grafik «Investitionen und Selbstfinanzierung» auf Seite 19).

Wertschöpfungsrechnung 1990

Wertschöpfung der Swissair weltweit in Mio. Franken

	1990	1989	1988	1987	1986
Unternehmungsleistung	5 050	4 847	4 294	4 012	4 039
- Vorleistungen	2 724	2 546	2 182	2 059	2 145
- Ordentliche Abschreibungen	335	323	302	273	276
Nettowertschöpfung	1 991	1 978	1 810	1 680	1 618
in % der Unternehmungsleistung	39	41	42	42	40
Fr. pro Mitarbeiter	100 100	102 500	97 400	93 800	91 600

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

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

Trotz einer vierprozentigen Steigerung der Unternehmungsleistung stagnierte die *Nettowertschöpfung*, da die Vorleistungen, u. a. der Treibstoff, überproportional anstiegen.

Die Nettowertschöpfung je Mitarbeiter sank zum erstenmal seit vielen Jahren um 2400 Franken oder 2,3%.

Verteilung der Wertschöpfung in %

	1990*	1989
an Mitarbeiter	89,3	83,0
an Staat	4,4	4,3
an Kreditgeber	6,1	5,3
an Kapitalgeber	0,0	4,1
verbleibt für die Unternehmung	0,2	3,3

* nach beantragter Gewinnverteilung

Hohe 89,3% der Wertschöpfung gingen an unsere *Mitarbeiter*. Pro Kopf wurden 4000 Franken mehr aufgewendet.

Der praktisch unveränderte Anteil des *Staates* beinhaltet Steuern, Zölle, Gebühren usw., jedoch nicht Landesteuern und Überflugkosten. Diese werden als Vorleistungen behandelt.

Die Verteuerung des Fremdkapitals spiegelt sich im höheren *Kreditgeberanteil*.

Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983	1982	1981
Verkehrsleistungen										
Flugstunden	197 048	188 124	173 835	155 211	150 576	141 507	139 228	143 091	145 557	143 149
Angeborene tkm	3 845.2	3 751.6	3 621.4	3 381.7	3 240.5	3 020.3	2 941.8	2 794.6	2 647.1*	2 555.9
Ausgelastete tkm	2 526.1	2 474.6	2 303.6	2 152.6	2 010.0	1 947.5	1 875.2	1 781.7	1 657.4*	1 533.1
Ausgelastete Passagier-tkm	1 548.2	1 535.4	1 439.8	1 367.9	1 286.8	1 261.3	1 194.3	1 199.1	1 157.4*	1 042.8
Ausgelastete Fracht-tkm	927.4	887.9	813.9	733.8	674.2	636.9	634.1	540.4	461.7	453.7
Ausgelastete Post-tkm	50.5	51.3	49.9	51.0	49.0	49.3	46.8	42.2	38.3	36.6
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	65.8	66.2	63.9	63.9	62.2	64.7	63.9	63.8	62.7*	60.0
Nutzwelle ¹	69.2	65.2	63.7	63.4	63.6	64.0	63.6	63.8	64.1*	60.6
Flugbetriebskosten je angebotenem tkm	1.00	-.96	-.88	-.90	-.97	1.12	1.06	1.03	1.07*	1.05
Sitzplatzbelegung	65.1	65.3	63.6	63.7	62.2	64.6	62.7	63.7	63.3	65.4
Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge Teilzeitbeschäftigte:	19 883	19 296	18 584	17 908	17 657	17 262	16 652	16 147	15 997	15 494
	ab 1982 stundenweise erfasst							bis 1981 als Halbe mitgezählt		
Erträge und Aufwand in Mio. Fr.										
Verkehrserträge	3 798.8	3 774.2	3 294.3	3 153.9	3 185.3	3 514.8	3 247.0	2 976.2	2 878.2	2 760.2
Diverse Erträge	1 251.0	1 062.9	990.1	849.6	845.6	839.5	764.9	718.0	661.9	629.7
Gesamterträge	5 049.8	4 837.1	4 284.4	4 003.5	4 030.9	4 354.3	4 011.9	3 694.2	3 540.1	3 389.9
Gesamtaufwand (ohne Abschreibungen)	4 710.5	4 374.4	3 866.3	3 628.4	3 690.4	3 971.8	3 653.2	3 362.9	3 282.6	3 127.6
Bruttoergebnis	339.3	462.7	418.1	375.1	340.5	382.5	358.7	331.3	257.5	262.3
Abschreibungen	335	323	302	273	276	269	268	250	219	183
ordentliche	0	45	40	30	0	45	30	25	0	25
ausserordentliche	335.0	368.0	342.0	303.0	276.0	314.0	298.0	275.0	219.0	208.0
Reinergebnis	4.3	94.7	76.1	72.1	64.5	68.5	60.7	56.3	38.5	54.3
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung)										
Bilanzsumme	6 062.5	5 908.1	4 869.3	4 399.0	4 461.3	4 347.7	4 106.5	3 814.0	3 582.8	3 089.8
Aktiven										
Anlagevermögen	3 485.1	3 113.0	2 613.7	2 211.8	2 208.3	2 110.2	2 072.5	2 116.4	1 646.8	1 367.3
Umlaufvermögen	2 577.4	2 795.1	2 255.6	2 187.2	2 253.0	2 237.5	2 034.0	1 697.6	1 936.0	1 722.5
Passiven										
Aktienkapital	807.8	709.2	615.4	615.4	615.4	568.3	568.3	506.7	506.7	506.7
Reserven	750.8²	737.0	527.0	509.0	492.0	358.0	315.0	270.0	257.0	238.0
Fremdkapital	4 198.9²	4 140.9	3 416.0	2 986.3	3 090.9	3 144.5	2 943.5	2 803.3	2 603.9	2 159.0
Rückstellungen	298.6	314.9	305.2	282.7	258.0	271.2	274.6	229.4	211.6	182.0
Gewinnvortrag	6.4²	6.1	5.7	5.6	5.0	5.7	5.1	4.6	3.6	4.1

¹ durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist
² vorbehaltlich Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

* ab 1982 geänderte statistische Zuladungen

Investitionen und Selbstfinanzierung 1981-1990

in Mio. Fr.
900
800
700
600
500
400
300
200
100

81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 0

Investitionen
Selbstfinanzierung netto

Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen

20

Beteiligungen der Swissair

(Stand 31. 12. 1990)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungen
Austrian Airlines, Wien (AUA)	10,0%	ATS 2 600 000
Balair AG, Basel (Stimmrecht 57%)	48,9%	CHF 98 000
Crossair AG, Basel (Stimmrecht 41%)	38,3%	CHF 215 000
CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin (Stimmrecht 52%)	38,2%	CHF 29 461
Delta Air Lines, Inc., Atlanta	5,9%	USD 127 124
Gebr. Lincke AG, Kloten	100 %	CHF 100
ICARUS GmbH, Frankfurt a/Main	45,0%	DEM 150
Reisebüro Kuoni AG, Zürich (Stimmrecht 26,9%)	35,8%	CHF 14 000
Roscor AG, Kloten (Beteiligung für Swissair an Covia Partnership; Anteil 11,0%, Anschaffungswert 109,9 Mio. US\$)	100 %	CHF 50
Shannon Aerospace Ltd., Shannon	35,0%	IEP 20 000
Skyracer AG, Kloten	70,0%	CHF 10 000
Software Alliance Malaysia (SAM), Kuala Lumpur	11,5%	MYR 20 000
Swissair Beteiligungen AG, Zürich	100 %	CHF 150 000
The AirPlus Company Ltd., London	13,4%	GBP 3 823
The Galileo Company Ltd., Swindon	11,6%	GBP 40 000
Verntissa S.A., Vernier	100 %	CHF 5 000
Diverse kleine Beteiligungen		

21

Beteiligungen der Swissair Beteiligungen AG

(Stand 31. 12. 1990)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungen
Hotels:		
– Swissair «Swissôtel» Management AG, Kloten	100 %	CHF 1 500
– Sodereal Holding SA, Genf (Hotelbeteiligungen in Amsterdam, Istanbul, Basel, Lausanne und Montreux)	98,6%	CHF 55 600
– SNH-Finanzierungen AG, Hergiswil (Hotels Drake, New York; Lafayette, Boston; Swiss Grand, Chicago; Swissôtel Atlanta)	100 %	CHF 700
– SNH-Hotelbetr., Bern (Hotel Rheinpark Neuss)	100 %	CHF 50
– Hotel International AG, Zürich	74,3%	CHF 20 000
– Lensa Ltd., Seoul (The Swiss Grand Hotel)	40,0%	KRW 23 895 000
Verpflegung:		
– ICS International Catering Services AG, Kloten	100 %	CHF 1 650
– Airest GmbH, Wien	35,0%	ATS 10 000
– Buenos Aires Catering SA	45,0%	ARA 3 507 500
– Iber-Swiss Catering SA, Madrid	30,0%	ESP 500 000
– Relatour SARL, Mulhouse	25,0%	FRF 100
– SERCO Ltd., Kairo	3,2%	EGP 943
– SEFCO Ltd., Kairo	6,5%	EGP 1 320
– Prohotel Wäscherei AG, Kloten	27,6%	CHF 500
Liegenschaften und Verwaltungen:		
– Uto Holding und Beteiligungen AG, Zürich	75,0%	CHF 10 000
– HIRO/Swissair GmbH, Wien	75,0%	ATS 228 000
– «Am Stadtpark» GmbH, Wien	75,0%	ATS 32 000
Übrige:		
– Air Caterers Johannesburg PTY Ltd.	33,0%	ZAR 54
– Bowers Comp. Inc., Panama	13,1%	USD 1 226
– Euroactividade AG, Vaduz	23,8%	CHF 105 851
– Jacky Maeder AG, Basel	98,3%	CHF 13 000
– Partenreederei MS «Olau Hollandia» II, Hamburg	5,0%	DEM 50 000
– Partenreederei MS «Olau Britannia» II, Hamburg	5,0%	DEM 50 000
– Kanalfährdienst Olau Line (U.K.) Ltd. & Co., Hamburg	5,0%	DEM 4 000
– Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey	33,3%	GBP 17 500
– Swiss Center Inc., New York	17,0%	USD 500
– Swiss Centre Ltd., London	24,5%	GBP 2 042
– Swissair Finance Ltd., Tortola	100 %	USD 10
– Swissair Photo + Vermessungen AG, Zürich	100 %	CHF 2 000

sowie weitere Beteiligungen

Jahresrechnung der Swissair Beteiligungen AG

22

Erfolgsrechnung vom 1. Januar bis 31. Dezember 1990 (in 1000 Franken)

	1990	1989
Erträge		
Dividenden	11 175	9 212
Zinserträge	11 606	6 207
Übrige Erträge	85 018	9 026
Total Erträge	107 799	24 445
Aufwand		
Personalkosten	2 711	2 681
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten	4 545	1 825
Finanzkosten	17 507	7 076
Total Aufwand vor Abschreibungen und Rückstellungen	24 763	11 582
Bruttoergebnis	83 036	12 863
Abschreibungen und Rückstellungen	96 916	11 187
Jahresergebnis	- 13 880	1 676

Erläuterungen

Die Jahresrechnung der Swissair Beteiligungen AG schliesst mit einem Verlust ab. Der beim Verkauf der Kuoni-Beteiligung zu Marktpreisen an die Swissair erzielte Buchgewinn, der den Anstieg der Position «Übrige Erträge» erklärt, wurde für Rückstellungen auf dem Hotelengagement und vor allem für die Wertberichtigung der Minderheitsbeteiligung an der Euroactividade AG verwendet. Mit Ausnahme der nur leicht

angestiegenen Personalkosten haben sich gegenüber 1989 die anderen Aufwandpositionen massiv erhöht. Die hohen allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten enthalten die Ausgaben im Zusammenhang mit dem gescheiterten Verkauf der Hotels. Die Zunahme der Finanzkosten ist auf den Anfang 1990 erfolgten Erwerb des bisher von der Nestlé gehaltenen Anteils an der Hotelgruppe zurückzuführen.

23

Bilanz per 31. Dezember 1990 (in 1000 Franken)

	31. 12. 1990	31. 12. 1989
Aktiven		
Anlagevermögen		
Beteiligungen	231 091	215 380
Darlehen an Beteiligungsgesellschaften	246 325	119 756
	(477 416)	(335 136)
Umlaufvermögen		
Flüssige Mittel	471	4 313
Debitoren und transitorische Aktiven	87 660	1 274
	(88 131)	(5 587)
Bilanzsumme	565 547	340 723
Passiven		
Eigenkapital		
Aktienkapital	150 000	150 000
Reserven	1 500	1 400
	(151 500)	(151 400)
Fremdkapital		
Darlehen von Swissair	22 500	22 500
Darlehen von Nestlé	175 000	-
Übrige Darlehen	144 991	115 217
Kreditoren und transitorische Passiven	12 189	4 309
	(354 680)	(142 026)
Delkredere und andere Rückstellungen	70 050	44 000
Ergebnis		
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	3 197	1 621
Reinergebnis	- 13 880	1 676
	(- 10 683)	(3 297)
Bilanzsumme	565 547	340 723

Eventualverpflichtungen:

Nicht einbezahlte Gesellschaftsanteile und Garantieverpflichtungen 68 Mio. Franken

Erläuterungen

Die Bilanzsumme hat sich im Berichtsjahr um 225 Mio. Franken oder rund 66% erhöht. Diese Zunahme zeigt sich einerseits bei den «Darlehen an Beteiligungsgesellschaften», wo schwerwichtig der Erwerb des bisher von der Nestlé gehaltenen Anteils an der Hotelgruppe, aber auch die zusätzlichen Investitionen in bestehenden Hotels, die

Eigenmittel für das im Januar 1991 eröffnete Hotel in Atlanta und für die Schiffs-Catering-Aktivitäten der International Catering Services AG enthalten sind. Andererseits figuriert unter den «Debitoren und transitorischen Aktiven» unter anderem die erst 1991 fällige Zahlung für die im Berichtsjahr an die Swissair verkauften Kuoni-Aktien.

Konsolidierte Kennzahlen der Swissair-Gruppe

24

Erfolgsrechnung der Swissair-Gruppe 1990 (in Mio. Fr.)

	1990	1989
Flugbetriebsserträge	3 927	3 881
Andere Betriebserträge	983	986
Umsatzerlöse	4 910	4 867
Übrige Erträge	317	190
Betriebserträge	5 227	5 057
abzüglich:		
Materialaufwand	- 2 199	- 2 090
Personalaufwand	- 1 930	- 1 772
Abschreibungen	- 386	- 361
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 612	- 595
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	100	239
Finanzergebnis	- 92	- 29
Steuern	- 29	- 29
Ergebnis der Swissair-Gruppe	- 21	+ 181
Anteil Minderheitsaktionäre	- 1	- 12
Nettoergebnis der Swissair-Gruppe	- 22	+ 169

Allgemeines

Die Swissair hat die Absicht, künftig eine konsolidierte Rechnung nach den EG-Richtlinien zu erstellen und zu veröffentlichen. Als erster Schritt ist die Gruppenerfolgsrechnung entsprechend angepasst worden. Die Bilanz mit dem erforderlichen Anhang wird im kommenden Jahr ebenfalls verfügbar sein. Wir verzichten deshalb in diesem Jahr auf die Publikation einzelner nicht mehr vergleichbarer Bilanzkennzahlen.

Konsolidierungsgrundsätze

Die konsolidierte Erfolgsrechnung beruht auf den Jahresrechnungen der zur Gruppe gehörenden Gesellschaften. Sie sind noch nicht durchwegs durch die gesetzlichen Kontrollstellen geprüft. Im Zuge der Konsolidierung wurden alle gegenseitigen Beziehungen eliminiert. Es wurden erstmals einheitliche Bewertungs- und Abschreibungsgrundsätze angewendet: im Vorjahresvergleich sind

keine materiell bedeutenden Abweichungen zu verzeichnen. Die Abschreibungssätze beruhen auf betriebswirtschaftlichen Überlegungen.

Der Konsolidierungskreis umfasst neben den weltweiten Werten der Swissair alle in- und ausländischen Gesellschaften, bei denen die Swissair direkt oder indirekt über mehr als 50% der Stimmrechte verfügt (siehe Liste der Beteiligungen). Diese Gesellschaften sind vollkonsolidiert. Eine Ausnahme bilden die Hotels, an denen die Mehrheitsbeteiligung im Jahr 1990 erworben wurde. Sie und die Swissôtel waren zum Verkauf vorgesehen und deshalb nicht in den Konsolidierungskreis einbezogen worden.

Die im Berichtsjahr erfolgten kleineren Veränderungen des Konsolidierungskreises hatten einen positiven Einfluss auf den Gruppenumsatz von rund 30 Mio. Franken.

25

Erläuterungen zur Erfolgsrechnung der Swissair-Gruppe

Umsatzerlöse

Diese stellen die Erträge aus den Haupttätigkeiten der Swissair-Gruppe dar. Unter «Andere Betriebserträge» sind im wesentlichen zusammengefasst: Die Kerngeschäfte der Tochtergesellschaften, technische Drittleistungen, Abfertigungs- und Verpflegungsleistungen.

Übrige Erträge

Darin sind schwergewichtig Liegenschaftserträge, Buchgewinne aus Verkauf von Anlagen, Auflösung von transitorischen Posten sowie nicht mehr benötigte Rückstellungen enthalten.

Materialaufwand

	1990 Mio. Fr.	1989 Mio. Fr.
Treibstoff	513	449
Bezogene Waren	650	645
Bezogene Leistungen	1 036	996
Total	2 199	2 090

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit

Das betriebliche Ergebnis ist um über die Hälfte gesunken. Die Marge beträgt 1990 1,9% (Vorjahr 4,7%).

Finanzergebnis

	1990 Mio. Fr.	1989 Mio. Fr.
Beteiligungserträge	21	15
Zinserträge	166	120
Finanzkosten	- 191	- 163
Wertberichtigung auf Beteiligungen und Wertpapieren	- 88	- 1
Total	- 92	- 29

In den Beteiligungserträgen sind die vereinnahmten Dividenden der nichtkonsolidierten Beteiligungen erfasst.

Im Berichtsjahr waren grössere Wertberichtigungen notwendig bei Minderheitsbeteiligungen der Swissair sowie im besonderen bei nicht konsolidierten Unternehmungen der Swissair Beteiligungen AG. Im ausgewiesenen Betrag der Wertberichtigungen ist die Anpassung der Beteiligung an der Reisebüro Kuoni AG an den Marktwert eingeschlossen.

Ergebnis der Swissair-Gruppe (inkl. Minderheitsaktionäre)

Im Berichtsjahr resultierte eine Verlustmarge von 0,4% (im Vorjahr Gewinnmarge von 3,6%). Für die Verschlechterung ist zu zwei Dritteln das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und zu einem Drittel das Finanzergebnis verantwortlich.

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