

# Geschäftsbericht 1992

## Inhaltsverzeichnis

Auf einen Blick – wichtige Kennziffern	4
Aktionärsadresse	4
Chronik 1992	6
Verwaltungsrat	7
Verwaltung und Geschäftsleitung	8
Geschäftsverlauf 1992	10
Swissair-Fluggesellschaft	12
Die Swissair im Wettbewerb	14
Betrieb	18
Personelles	20
Crossair	22
Balair	24
CTA	25
Swissair Beteiligungen AG (SBAG)	26
Weitere Beteiligungen der Swissair	28
Oekologie	29
Ausblick	30
Finanzielle Berichterstattung	Anhang

Dieser Geschäftsbericht ist auch in Französisch und Englisch erhältlich.  
Er ist auf chlorfrei gebleichtem Papier ohne optische Aufheller gedruckt. Der Umschlag ist drucklackiert und somit ebenfalls problemlos recycelbar.



## uf einen Blick

### Die Swissair-Gruppe

Konsolidierte Kennziffern	1992	1991	Veränderung in %
Betriebserträge (in Mio. CHF)	<b>6 214</b>	5 944	+ 4,5
Gewinn aus betrieblicher Tätigkeit (in Mio. CHF)	<b>214</b>	161	+ 32,9
in % der Betriebserträge	<b>3,4%</b>	2,7%	+ 0,7 P.
<b>Nettogewinn der Swissair-Gruppe</b> (in Mio. CHF)	<b>113</b>	83	+ 36,1
in % der Betriebserträge	<b>1,8%</b>	1,4%	+ 0,4 P.
Investitionen in Anlagen (in Mio. CHF)	<b>792</b>	620	+ 27,7
Bilanzsumme (in Mio. CHF)	<b>9 066</b>	8 913	+ 1,7
Eigenkapital (in Mio. CHF)	<b>2 883</b>	2 838	+ 1,6
Eigenkapital je Aktie (in CHF)	<b>1 286</b>	1 266	+ 1,6
Anzahl Mitarbeiter (ganze Positionen inkl. Lehrlinge)	<b>25 800</b>	25 338	+ 1,8
Anzahl Verkehrsflugzeuge	<b>110</b>	108	
Anzahl Cateringbetriebe	<b>36</b>	34	
Anzahl Hotels	<b>14</b>	16	

### Die Swissair-Fluggesellschaft

	1992	1991	Veränderung in %
<b>Verkehrsleistungen<sup>1</sup></b>			
Anzahl Flugstunden	<b>207 549</b>	194 996	+ 6,4
Angebotene tkm <sup>2</sup> (in 1000)	<b>4 356 738</b>	3 909 913	+ 11,4
Ausgelastete tkm <sup>2</sup> (in 1000)	<b>2 683 687</b>	2 459 510	+ 9,1
Streckenpassagiere	<b>7 475 040</b>	7 334 761	+ 1,9
Strecken-Fracht und -Post (in Tonnen)	<b>244 697</b>	224 996	+ 8,8
Auslastung:			
- des regelmässigen Linienvverkehrs	<b>61,7%</b>	63,0%	- 1,3 P.
- Sitzauslastung	<b>60,3%</b>	61,6%	- 1,3 P.
<b>Erfolgsrechnung (in 1000 CHF)</b>			
Erträge	<b>5 454 736</b>	5 312 307	+ 2,7
Aufwand	<b>5 042 936</b>	4 897 707	+ 3,0
Abschreibungen	<b>391 000</b>	367 000	+ 6,5
Reingewinn	<b>20 800</b>	47 600	- 56,3
<b>Dividende (in CHF)</b>			
pro Aktie	<b>10.00<sup>3</sup></b>	20.00	
pro Genussschein	<b>2.00<sup>3</sup></b>	4.00	
<b>Bilanzübersicht (in Mio. CHF)</b>			
Bilanzsumme	<b>6 125</b>	6 151	- 0,4
Aktiven			
- Anlagevermögen	<b>3 252</b>	3 433	- 5,3
- Umlaufvermögen	<b>2 873</b>	2 718	+ 5,7
Passiven			
- Eigenkapital	<b>1 564</b>	1 559	+ 0,3
- Langfristige Schulden	<b>1 830</b>	1 973	- 7,3
- Übrige Passiven	<b>2 731</b>	2 619	+ 4,3

<sup>1</sup> inklusive Flugleistungen von Dritten

<sup>2</sup> tkm = Tonnenkilometer = Transport einer Tonne über einen Kilometer

<sup>3</sup> Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

# Aktionärsadresse

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Berichtsjahr wird für die Luftverkehrsbranche als eines der schwierigsten und verlustreichsten in die Geschichte eingehen. Nach dem golfkriegsbedingten Einbruch im ersten Quartal 1991 hat die hartnäckig andauernde, gebietsweise gar vertiefte wirtschaftliche Rezession die Strukturprobleme der Weltluftfahrt noch verschärft. Die Angebotsexpansion wurde weitgehend fortgesetzt, doch vermochte ihr die Nachfrageentwicklung nicht zu folgen. Das daraus resultierende massive Überangebot löste einen unerbittlichen Verdrängungswettbewerb mit geographisch und preislich eskalierenden Kampfmassnahmen aus, die seitens der unter Gläubigerschutz stehenden oder staatlich begünstigten Konkurrenzgesellschaften noch forciert wurden. Ferner sind weltweit weitere, den Flugbetrieb verteuernde Gebühren und Steuern eingeführt oder bestehende erhöht worden.

Von diesem widrigen Umfeld war auch die Swissair-Gruppe in hohem Mass betroffen. Zwar stieg die Nachfrage im Gegensatz zu 1991 wieder an. Die erwähnten Preiskämpfe sowie der grössere Anteil von tiefer tarifiertem Verkehr führten hingegen zu einer Ertragserosion und damit zu einer Stagnation unserer Flugbetriebseinnahmen. Dieser Entwicklung setzten wir vielfältige Anstrengungen und Aktionen entgegen. Dadurch gelang es, den Kostenauftrieb zu bremsen. Ein wesentlicher Beitrag stammt dabei aus dem vor zwei Jahren lancierten und im Herbst 1992 erfolgreich abgeschlossenen Ergebnisverbesserungsprogramm MOVE. Darüber hinaus mussten im Berichtsjahr aber zusätzliche Massnahmen zur Stärkung unserer Marktposition und zur weiteren Entlastung der Produktionskosten eingeleitet werden. Zudem wurden Synergien mit unseren Kooperationspartnern Austrian Airlines, SAS, Delta Air Lines und Singapore Airlines verstärkt genutzt. Diese Aktionen haben gesamthaft eine Reduktion von Arbeitsstellen zur Folge, welche

von allen Beteiligten Flexibilität und zum Teil schmerzliche Opfer abverlangt. Die Massnahmen sind jedoch für die Zukunftssicherung der Swissair-Gruppe und somit für die Erhaltung einer Vielzahl von Arbeitsplätzen unverzichtbar. Die grosse Mehrheit des Personals hat die Zeichen der Zeit erkannt und den erforderlichen Veränderungen Verständnis entgegengebracht.



**Strukturbereinigung der Swissair-Gruppe**

**Im Berichtsjahr sind weitere Massnahmen zur Strukturverbesserung und zur Abgrenzung der Geschäftsfelder eingeleitet worden.**

Das Jahresergebnis der Swissair-Fluggesellschaft blieb trotz insgesamt erfreulicher Verkehrsentwicklung ertragsbedingt deutlich hinter den Erwartungen zurück. Da sich die Tariferosionen sofort, die eingeleiteten Massnahmen jedoch erst teilweise auswirkten, fiel das Ergebnis unseres Kerngeschäftes, des Flugbetriebes, erheblich schlechter aus als im Vorjahr. Nur dank wiederum erfolgreicher Drittleistungen sowie Buchgewinnen aus Flugzeugverkäufen konnte ein positives Gesamtergebnis erwirtschaftet werden.

Bescheidene Gewinne erzielten auch Crossair und CTA, während Balair und SBAG die Gewinnschwelle verfehlten. SBAG verzeichnete jedoch markant verbesserte Betriebsergebnisse im Sektor Hotellerie und positive Abschlüsse der anderen Geschäftsbereiche. Per Saldo fiel der konsolidierte Nettogewinn der Swissair-Gruppe höher aus als vor Jahresfrist. Hingegen schmälerte der Flugbetriebsverlust das Nettoresultat der Swissair AG. Immerhin erlaubt das erzielte Ergebnis eine Gewinnausschüttung.

Nach der reibungslosen Ablösung der DC-10 durch die MD-11 setzte die Swissair im unternehmensstrategischen Bereich die Realisierung der Konzentrationsziele sowie den Konzentrationsprozess auf das Kerngeschäft fort. Die Crossair-Flotte wurde stärker in den Flugbetrieb der Swissair-Gruppe einbezogen. Im Rahmen der Geschäftsfeldabgrenzung wurden der Crossair die nationalen und internationalen Verbindungen mit Basel übertragen. Den Aktionären von Balair und CTA wird eine Fusion zwecks Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit im Bedarfsluftverkehr vorgeschlagen. Ferner sind die Beteiligung an der Reisebüro Kuoni AG im Mai verkauft und die Verpflegungsbetriebe im erweiterten Geschäftsfeld Catering bei der SBAG zusammengefasst worden.

Auf politischem Gebiet sind 1992 bedeutsame Entscheide für die Zukunft der Schweiz und somit auch für die Swissair-Gruppe gefallen. Nach der Zustimmung

des Souveräns zum Bau der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale NEAT ist das zwischen der EG und der Schweiz ausgehandelte Transitabkommen ratifiziert worden. Am 6. Dezember stimmte das Volk jedoch gegen einen Beitritt der Schweiz zum Europäischen Wirtschaftsraum EWR. Als Dienstleistungsunternehmen mit ausgeprägter Präsenz und namhaften Erträgen in den Ländern des EWR ist dieser Entscheid für die Swissair-Gruppe von besonderer Tragweite, behindert er doch vorderhand unsere freie Entfaltung in diesem wichtigen Markt. Wir sind nun darauf angewiesen, in einem Luftverkehrsabkommen EG-Schweiz dieselben Marktbedingungen wie unsere EG-Konkurrenten zu erhalten. Entsprechende Verhandlungen sind in einer gemeinsamen Erklärung zum Transitabkommen in Aussicht gestellt. Jedenfalls muss aber mit einer Verzögerung gerechnet werden, welche die Fluggesellschaften der Swissair-Gruppe benachteiligt.

Der Luftverkehr hat schon mehrere Entwicklungskrisen durchlaufen, bleibt aber unbestrittenermassen eine Wachstumsbranche. Wir setzen deshalb alles daran, die Swissair-Gruppe für den Wiederaufschwung optimal vorzubereiten und sind zuversichtlich, die momentanen Schwierigkeiten erfolgreich überwinden zu können.

Wir danken den Mitarbeitern herzlich für ihren Einsatz und Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Unterstützung und das Vertrauen, das Sie der Swissair auch in Zukunft schenken.

Zürich, den 24. März 1993

*H. Goetz*

Dr. Hannes Goetz  
Präsident des Verwaltungsrates

*O. Loeffe*

Otto Loeffle  
Präsident der Geschäftsleitung

# C

## hronik 1992

- 19. Januar: Aufnahme der Swissair-Flüge nach Vilnius (Litauen)
- 17. Februar: Wiederaufnahme der Swissair-Flüge nach Ljubljana
- 20. März: Crossair verkauft ihr Aktienpaket an der deutschen Regionalfluggesellschaft Delta Air
- 1. April: Bilanz-Medienkonferenz mit 191 Journalisten
- 15. April: Suspendierung der



### Über 800 000 Flugstunden

... waren die insgesamt 14 von der Swissair eingesetzten DC-10-30 in der Luft. Dabei legten sie rund 630 Millionen Kilometer unfallfrei zurück. Während zwei Jahrzehnten war dieser Flugzeugtyp das Rückgrat unserer Langstreckenflotte.

- Swissair-Flüge nach Tripolis
- 27. April: Ankunft der ersten Balair-A310-325
- 30. April: Swissair-Generalversammlung mit 4303 Aktionären; Ankunft der letzten von 10 bestellten Fokker 100; Ankunft der zweiten Balair-A310-325
- 1. Mai: Übergang des Swissair-Verwaltungsrats-Präsidiums von Armin Baltensweiler auf Dr. Hannes Goetz
- 25. Mai: Swissair verkauft ihr Aktienpaket an der Reisebüro Kuoni AG
- 31. Mai: Suspendierung der Swissair-Flüge nach Belgrad; letzter kommerzieller Swissair-DC-10-Flug
- 3. Juni: Ankunft der letzten von 12 bestellten MD-11
- 18. Juni: Wiederaufnahme der Swissair-Flüge nach Kinshasa
- 14. August: Wiederaufnahme der Swissair-Flüge nach Zagreb
- 14. September: Aufnahme der Swissair-Flüge nach Washington D.C.
- 16. September: Eröffnung des Swissair-Terminals auf dem Flughafen Zürich
- 20. September: Eröffnung der Shannon Aerospace-Betriebsstätten
- 1. Oktober: SBAG erwirbt die Aktienmehrheit der dänischen Verpflegungsgruppe Aero-Chef
- 25. Oktober: Aufnahme von Swissair-Flügen nach Banjul, Kiev, Minsk, St. Petersburg und Yaoundé

- 2. November: Inbetriebnahme der neuen zentralen Energieversorgungsanlage auf dem Flughafen Zürich
- 4. Dezember: Die Swissair-Technik gewinnt Grossauftrag von Malaysia Airlines zur Überholung von DC-10-Flugzeugen
- 14. Dezember: Die Verwaltungsräte von Balair und CTA beschliessen Fusion zuhanden der Generalversammlungen
- 16. Dezember: Swissair bestellt für 1994 eine weitere MD-11

# V

## erwaltungsrat

Im Einklang mit Anregungen aus Aktionärskreisen hat der Verwaltungsrat mit besonderer Freude seinen langjährigen Präsidenten Armin Baltensweiler zum Ehrenpräsidenten ernannt.

Auch 1992 waren der Verwaltungsrat und sein Ausschuss mit einer Vielzahl von Problemen konfrontiert. Die effiziente Behandlung der Geschäfte setzt eine Verkleinerung des Rates voraus. Deshalb wird der Generalversammlung eine entsprechende Statutenänderung beantragt.

Mit Trauer nahm der Rat im Januar von Herrn Jacques Turrettini, im Juli von Herrn Regierungsrat René Bärtschi Abschied; die Verstorbenen hatten unserem Verwaltungsrat seit 1974/1985 angehört. Entsprechend der beabsichtigten Neuordnung werden die beiden Herren im Rat nicht ersetzt.

Zudem sind auf Ende der Wahlperiode die Herren Prof. Carl F. Hidber und Hans Eisenring als Vertreter der öffentlichen Hand aus dem Rat ausgeschieden.

Infolge Wechsels im Basler Regierungsrat ist anstelle von Herrn Dr.

Kurt Jenny Mitte Jahr Herr Dr. Mathias Feldges in unseren Verwaltungsrat entsandt worden. Herr Jenny hat während acht Jahren den Rat mit seinen wertvollen Beiträgen aktiv unterstützt.

Neu in unseren Verwaltungsrat delegierte der Bundesrat ab Januar 1993 den Präsidenten der Generaldirektion PTT, Herrn Dieter Max Syz.

Wir danken den Herren Eisenring, Hidber und Jenny für ihre von grossem Interesse getragene Mitwirkung.

Infolge Erreichens der Altersgrenze verlässt uns Herr Dr. h.c. Pierre Arnold mit dem Datum der Generalversammlung 1993. Er gehörte dem Rat seit 1984 an. Die Swissair profitierte von seiner reichen Erfahrung als Unternehmer. Wir danken ihm herzlich für sein grosses Engagement zum Wohle unserer Gesellschaft.

Ferner läuft die Amtsdauer folgender Mitglieder ab:

**Dr. Rudolf Schneiter**  
**Paul-Antoine Hoeffliger**  
**Dr. Gaudenz Staehelin**

Gemäss Art. 13 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Zusammensetzung des Gesellschaftskapitals per Ende 1992	Anzahl Aktionäre	Prozentanteile
Namenaktien		
Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	69	20,5
Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	597	5,7
Banken und Versicherungsgesellschaften	64	4,6
Fürsorgestiftungen und Pensionskassen	272	3,0
Privatpersonen	44 924	26,7
Total Namenaktien	45 926	60,5
Inhaberaktien	14 000 (Schätzung)	39,5
Nennwertlose Genussscheine	178 205	-

Die unveränderte Anzahl Inhaberaktionäre basiert auf einer Umfrage bei Banken. Kein Privataktionär besitzt mehr als 2% der Namenaktien. Von den Inhaberaktien befinden sich 105 000 Stück im Besitz der Delta Air Lines Holding Inc. und 64 000 im Besitz von Singapore Airlines Ltd.



# Verwaltung und Geschäftsleitung

## Verwaltungsrat

### Ehrenpräsident

**Armin Baltensweiler**

### Präsident

bis 30. April 1992  
**Armin Baltensweiler**

seit 1. Mai 1992  
**Dr. Hannes Goetz**

### Vizepräsidenten

**Dr. Rudolf Schneider**

**Paul-Antoine Hoefliger**,  
Delegierter des  
Verwaltungsrates des  
Comptoir Suisse

### Mitglieder

**Dr. h.c. Pierre Arnold**,  
Präsident der  
G. + A. Duttweiler-  
Stiftung

\* **Pier Felice Barchi**,  
Anwalt, alt Nationalrat

\* **René Bärtschi**,  
Regierungsrat (Bern)  
(† 4. Juli 1992)

**Dr. Hans Ulrich Baumberger**,  
Unternehmensberater,  
Präsident des Verwal-  
tungsrates der SIG,  
Schweizerische Industrie-  
Gesellschaft Holding AG

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

\* **Hans Eisenring**,  
Präsident der General-  
direktion SBB  
(bis 31. Dezember 1992)

\* **Dr. Mathias Feldges**,  
Regierungsrat  
(Basel-Stadt)  
(seit 1. Juli 1992)

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

**Dr. Jean-Claude Gisling**,  
Präsident des  
Verwaltungsrates  
der Von Roll AG

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

**Bénédict G. F. Hentsch**,  
Mitinhaber der Privatbank  
Darier, Hentsch & Cie.

\* **Prof. Carl E. Hidber**,  
Professor an der  
Eidg. Technischen  
Hochschule Zürich  
(bis 31. Dezember 1992)

\* **Dr. Kurt Jenny**,  
Regierungsrat  
(Basel-Stadt)  
(bis 30. Juni 1992)

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

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

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

\* **Dr. Fritz W. Mühle-  
mann**,  
Generalsekretär des  
Eidg. Verkehrs- und  
Energiewirtschafts-  
departementes

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

**Frau Vreni Spocery-Joneatti**,  
Nationalrätin

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

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

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

\* **Dieter M. Syz**,  
Präsident der  
Generaldirektion PTT  
(seit 1. Januar 1993)

**Jacques Turrettini**,  
Mitglied des Verwal-  
tungsrates der SIP.  
(† 23. Januar 1992)

\* **Dr. Thomas  
Wagner**,  
Stadttrat von Zürich

**Robert Zoelly**,  
Präsident des  
Verwaltungsrates der  
Spinnerei an der  
Lorze AG  
(bis 30. April 1992)

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

### Ausschuss des Verwaltungsrates

**Armin Baltensweiler**  
(bis 30. April 1992)

**Dr. Hannes Goetz**

**Dr. Rudolf Schneider**

**Paul-Antoine Hoefliger**

**Pier Felice Barchi**

**Dr. Hans Ulrich  
Baumberger**

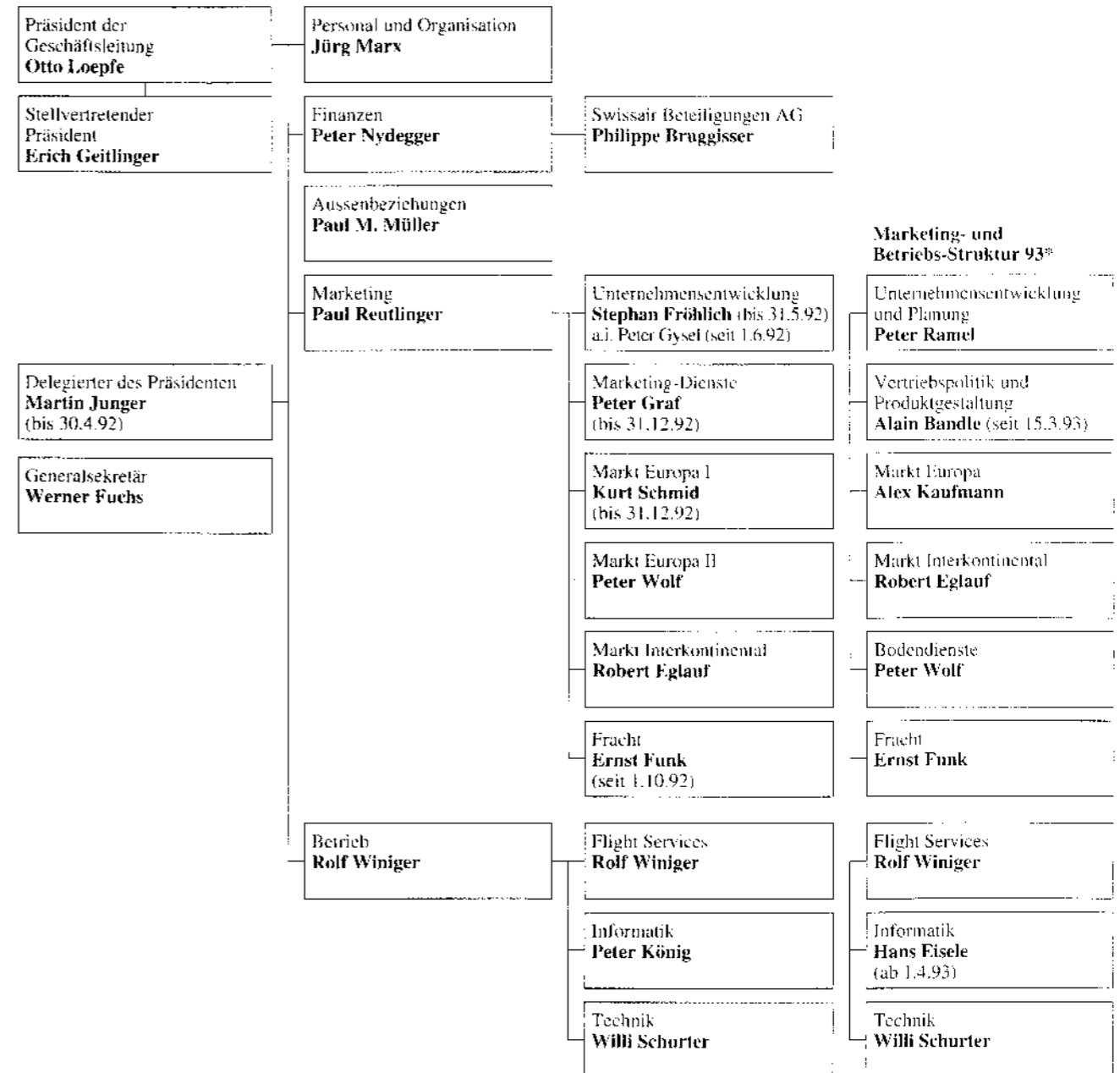
**Rainer E. Gut**

**Dr. Fritz W. Mühle-  
mann**  
(seit 1. Mai 1992)

### Revisionsstelle

**Schweizerische  
Treuhandgesellschaft-  
Coopers & Lybrand AG**,  
Zürich

## Swissair



\*Kommentar siehe Seite 21

## Crossair

Präsident des  
Verwaltungsrates  
**Alfred Wiederkehr**

Delegierter des  
Verwaltungsrates  
**Moritz Suter**

## Balair

Präsident des  
Verwaltungsrates  
**Erich Geitlinger**

Direktionsvorsitzender  
**Fred Notter** (bis 31.12.92)  
**Peter Haslebacher**  
(seit 1.1.93)

## CTA

Präsident des  
Verwaltungsrates  
**Erich Geitlinger**

Direktionsvorsitzender  
**Rolf Kressig** (bis 31.12.92)  
**Peter Haslebacher**  
(seit 1.1.93)

## SBAG

Präsident des  
Verwaltungsrates  
**Peter Nydegger**

Direktionsvorsitzender  
**Philippe Bruggisser**

# Geschäftsverlauf 1992

10

11



«Grüezi»  
Mit dem neuen  
Swissair-Terminal in  
Zürich können wir  
den individuellen  
Kundenbedürfnissen  
besser entsprechen  
und unseren Flug-  
gästen eine ange-  
nehme Atmosphäre  
bieten.

# Swissair-Fluggesellschaft

Das Geschäftsergebnis 1992 hat sich unter dem massiven Druck auf die Flugtarife nicht erwartungsgemäss entwickelt. Zwar konnten die Gesamterträge um 2,7% auf 5,45 Milliarden Franken gesteigert werden. Die Sparmassnahmen zeigten zudem eine dämpfende Wirkung auf den Gesamtaufwand. Dessen Zunahme auf 5,04 Milliarden Franken, inklusive Leasekosten für fünf MD-11-

Obwohl die Nachfrage um 9,1% gesteigert werden konnte, schloss der Flugbetrieb mit einem grossen Verlust ab. Die Hauptursache für diese Entwicklung liegt bei den sinkenden Durchschnittserträgen. Nebst den weiterhin erfolgreichen Dritteleistungen trugen die Buchgewinne aus den Verkäufen der letzten DC-10-30-Flugzeuge sowie der Beteiligung an der Reisebüro

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



Flugzeuge, beträgt lediglich noch 3,0%, obwohl die Produktion um 11,4% erhöht worden ist. Das Bruttoergebnis von 412 Millionen Franken ist damit fast identisch mit dem Vorjahreswert. Durch die Flottenumstellung auf die MD-11 stieg der ordentliche Abschreibungsbedarf um 6,5% auf 391 Millionen Franken an. Das Reinergebnis beträgt somit 20,8 Millionen Franken.

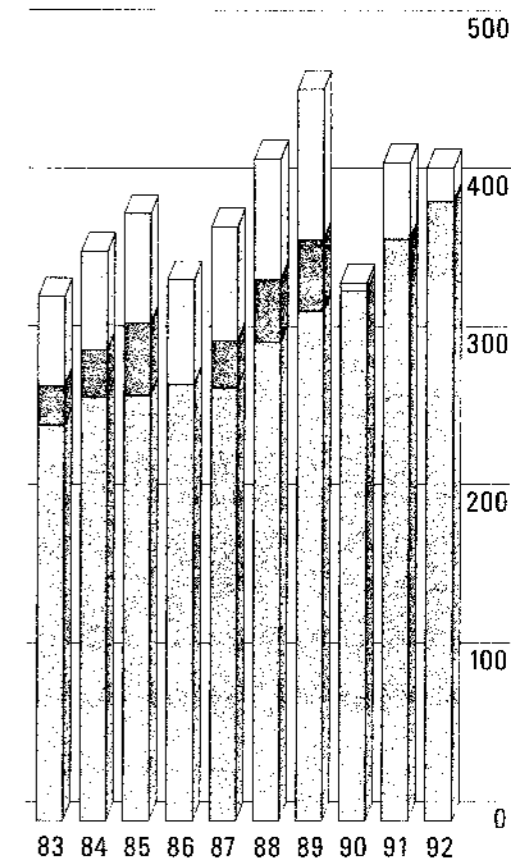
Kuoni AG zum positiven Gesamtergebnis bei.

Die Gesamtinvestitionen lagen dank der Sparmassnahmen leicht unter dem Vorjahreswert. Die Liquidität erhöhte sich von 1,44 Milliarden Franken im Jahre 1991 auf 1,55 Milliarden Franken im Berichtsjahr.

*Unsere zwölfte MD-11 trifft ein. Das neue Langstreckenflugzeug erfreut sich grosser Beliebtheit bei unseren Fluggästen und trägt wesentlich zur Senkung der Produktionskosten bei.*

**Ergebnisentwicklung 1983-1992**

in Mio. CHF



□ Reingewinn  
 □ Ausserordentliche Abschreibungen  
 □ Ordentliche Abschreibungen  
 Gesamtsäule = Bruttoergebnis



# Die Swissair im Wettbewerb

Ende 1992 bediente die Swissair 109 Städte in 66 Ländern. Neu ins Streckennetz aufgenommen wurden Banjul, Minsk, Vilnius, Washington und Yaoundé. Zudem bedienen wir Kiev und St. Petersburg seit Oktober mit eigenen Kursen. Nach mehrmonatiger Unterbrechung wer-

## Verkehrsrechte

Als Konsequenz der politischen Veränderungen sind von den Schweizer Behörden neue bilaterale Luftverkehrsabkommen mit Slowenien, der Russischen Föderation, mit Litauen, Lettland, Weissrussland und der Ukraine sowie Anflugbewilligungen für Georgien, Kasachstan und Usbekistan ausgehandelt und unterzeichnet worden.



den auch Kinshasa, Ljubljana und Zagreb wieder angeflogen. Hingegen stellten wir aus wirtschaftlichen Gründen die Bedienung von Caracas ein. Aufgrund politischer Sanktionen sind ferner die Verbindungen mit Belgrad und Tripolis unterbrochen. Der Angebotssteigerung von 11,4% – vor allem eine Folge des DC-10-Ersatzes durch die grössere MD-11 – vermochte die Nachfrage mit einer Zunahme von 9,1% beinahe zu folgen.

## «Go East»

Mit dem Anflug von Kiev, Minsk, St. Petersburg und Vilnius bedient die Swissair nun insgesamt 13 Städte in Osteuropa.

Hongkong bewilligte nach langwierigen Verhandlungen eine sechste Wochenfrequenz, allerdings mit vorläufigen Verkaufseinschränkungen.

Eine Erweiterung des Abkommens Schweiz-Japan erlaubt uns den Anflug von Osaka ab Sommer 1994.

Vietnam hat Verkehrsrechte für die Bedienung von Ho Chi Minh-City (Saigon) gewährt. Die Aufnahme von Linienflügen wird geprüft.

## Absatzwege

Zusammen mit der Preisgestaltung stellen die elektronischen Absatzsysteme eines der wichtigsten Verkaufsinstrumente dar. Deshalb laufen Vorbereitungen für die vollständige Integration des nationalen Reservations- und Informationssystems Travisswiss in das Galileo-System per Ende 1994.

## Qualifyer

Das im April lancierte, Swissair-eigene Bonusprogramm für Vielflieger verzeichnet einen über Erwartungen grossen Erfolg. Schon Ende 1992 war es weltweit eingeführt. Der Kreis der teilnehmenden Firmen ist erheblich ausgeweitet worden und umfasst nun neben Austrian Airlines, Crossair und Swissôtel auch Delta Air Lines und Singapore Airlines sowie die Autovermieter Avis und Hertz und die Hotelketten Hilton, Intercontinental und SAS-Hotels. Der Einbezug der SAS-Airline ist auf Frühjahr 1993 vorgesehen.

## Produktgestaltung

Herausragendes Ereignis war die Eröffnung des umgestalteten Swissair-Terminals in Zürich mit wesentlichen Verbesserungen und Erleichterungen für die Fluggäste von Swissair, Crossair und den EQA-Partnern Austrian und SAS in den Bereichen Check-in, Betreuung, Luftreisebüro und Gepäckauslieferung.

An Bord unserer Langstreckenflugzeuge steht den Passagieren ein verbessertes Informations- und Unterhaltungssystem zur Verfügung. Weitere

Neuerungen bei den Service-Leistungen sind für das Frühjahr 1993 geplant.

## Markt Europa I

Angebots- und Nachfragezuwachs hielten sich insgesamt die Waage. In den einzelnen Ländern ergaben sich jedoch sehr unterschiedliche Entwicklungen. Die Regionen Osteuropa und Skandinavien sowie die Länder der GUS wiesen ein überdurchschnittliches Wachstum auf, während der Krieg im ehemaligen Jugoslawien zu einem Einbruch geführt hat.

Durch die Rezession insbesondere in Grossbritannien und Deutschland sowie die Liberalisierungstendenzen im europäischen Luftverkehr hat sich das durchschnittliche Ertragsniveau verschlechtert, weshalb die Flugbetriebsträge mit der Verkehrsentwicklung nicht Schritt zu halten vermochten.

## Markt Europa II

Gesamthaft vermochte die Nachfrage der Angebotssteigerung nicht zu folgen. Malta, Marokko und Tunesien hoben sich jedoch positiv von den meisten übrigen Ländern ab. Negativ fiel vor allem die Suspendierung der Flüge nach Libyen ins Gewicht.

## Verkehrsentwicklung nach Gebieten

Gebiete	Veränderung zum Vorjahr in %		Auslastungsgrad 1992 in %	
	Angebot	Nachfrage	Sitzplätze	Total
Europa I*	+ 2,3	+ 2,2	53,3	48,5
Europa II**	+ 2,4	+ 0,6	55,5	48,7
Nordatlantik	+ 12,4	+ 10,3	60,9	62,1
Südatlantik	- 6,3	- 7,1	64,8	65,9
Mittlerer Osten	+ 47,2	+ 35,4	68,3	69,8
Ferner Osten	- 17,8	+ 11,1	63,2	71,3
Japan	- 10,5	+ 10,9	66,3	66,9
Afrika	+ 11,4	+ 7,7	62,8	61,5
Linienverkehr	+ 11,4	+ 9,1	60,3	61,7

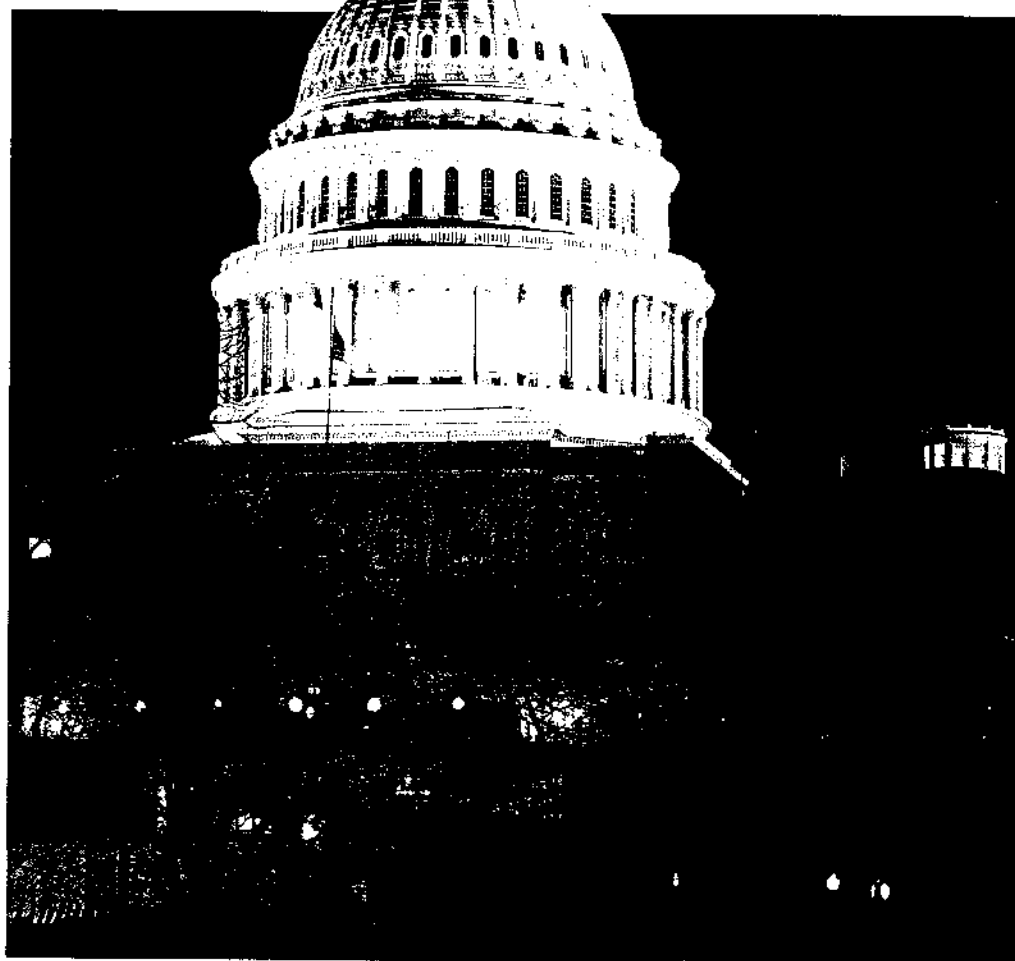
\* Deutschschweiz/Tessin, Deutschland, Grossbritannien, Österreich, Ungarn, Polen, Tschechoslowakei, Litauen, Russland, Weissrussland, Ukraine, Bulgarien, Rumänien, Schweden, Norwegen, Dänemark, Finnland, Niederlande, Griechenland, Türkei, Slowenien, Kroatien, Serbien, Albanien und Zypern

\*\* Westschweiz, Frankreich, Italien, Malta, Spanien, Portugal, Belgien, Luxemburg, Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien

Auch in Europa II gerieten die Durchschnittserträge – beeinflusst durch den härteren Konkurrenzkampf – zunehmend unter Druck.

### Markt Interkontinental

Durch die Einführung der leistungsfähigen MD-11 konnte das Angebot mar-



kant ausgebaut werden. Der Verkehr vermochte diesem Wachstumsschub weitgehend zu folgen. Allerdings wirkte sich der Preiszerfall negativ auf die Ertragsentwicklung aus, wobei der Nordatlantik am stärksten betroffen war.

Dank besonderer Verkaufsanstrengungen konnte im Sektor *Nordatlantik* trotz massiv gestiegener Konkurrenz der Marktanteil gehalten werden. Ein Meilenstein bildete die Aufnahme der

Bedienung von Washington. Die Bedienung Kanadas erfolgt mit Gemeinschaftsdiensten Swissair/Air Canada.

Die Flüge nach *Südamerika* verzeichneten dank der stabileren Lage in Argentinien eine gute Nachfrage. Zudem verbesserten der Einsatz der MD-11 sowie eine Reduktion der Zwischenlandungen die Wirtschaftlichkeit.

### Washington!

*Der lang gehegte Wunsch – die Bedienung der US-Hauptstadt – ging am 14. September in Erfüllung.*

Im *Mittleren Osten* haben sich Angebot und Nachfrage nach den Schwierigkeiten im Vorjahr wieder normalisiert. Dieses Verkehrsgebiet erzielte 1992 die höchste Sitzauslastung.

Im *Fernen Osten* konnten mit vermehrten Nonstop-Flügen Marktanteile gewonnen werden. Dank hohen Frachtzuladungen erreichte dieses Verkehrsgebiet die beste Gesamtauslastung.

Erfreuliche Auslastungen und das beste Streckenergebnis erreichten die ausschließlich nonstop geführten fünf Wochenflüge nach und von *Japan*.

Auch in *Afrika* gewannen wir Marktanteile dank attraktiverer Linienführung unserer Flüge und der neuen Bedienung von Banjul und Yaoundé.

### Fracht und Post

Die Swissair konnte ihren Anteil im weitgehend deregulierten Frachtmarkt halten. Die beförderte Menge Fracht und Post stieg um 8,8% auf 244 697 Tonnen an.

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem MOVE-Projekt Frachtkonzept hat die Swissair am 1. Oktober ein eigenständiges Frachtdepartement geschaffen, welches dieses Marktsegment als selbständiges Geschäftsfeld bearbeitet. Mit dieser Strategie soll die Position im erweiterten Heimmarkt ausgebaut und vertieft werden.

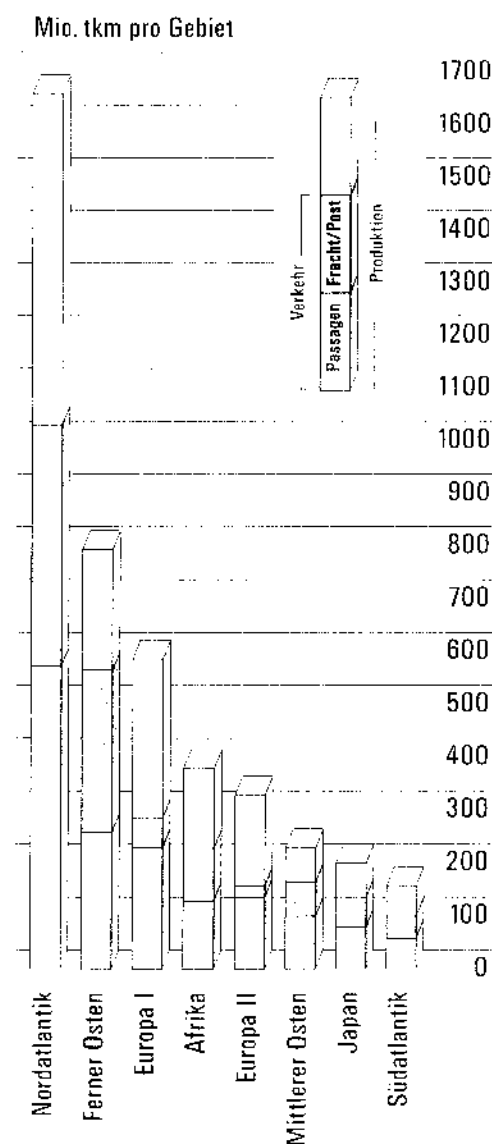
Aus wirtschaftlichen Überlegungen wurde «Skyracer» Mitte 1992 eingestellt. Wichtige Kundenelemente dieser Firma wie der Express-Zollkanal und die Luftexpressdienste sind in das neue Swissair-Frachtdepartement integriert worden.

### Kooperationen

Die Partner in der European Quality Alliance EQA (Austrian, SAS, Swissair) haben ihre Zusammenarbeit weiter vertieft. Von Bedeutung ist das im Herbst verwirklichte Statthalterkonzept Austrian/Swissair für Österreich und die Schweiz, wo nun alle Verkaufs- und Abfertigungsaktivitäten durch die jeweilige nationale Gesellschaft wahrgenommen

werden. Ferner sind gemeinsame EQA-Vertretungen in Vilnius, St. Petersburg, Kiev und Minsk eröffnet worden. Kunden der Global Excellence-Partner Delta Air Lines, Singapore Airlines und Swissair können seit Mai 1992 in allen Luftreisebüros der drei Gesellschaften Dienstleistungen in Anspruch nehmen.

### Produktion und Verkehr 1992



Der Flugbetrieb konnte im Berichtsjahr wiederum ohne ernsthafte Zwischenfälle abgewickelt werden. Politische Krisen und Kriegshandlungen beeinträchtigten hingegen die Durchführung von Flügen in verschiedenen Regionen. Sanktionen des Sicherheitsrates der Vereinten Nationen führten zudem zur Einstellung unserer Flugverbindungen mit Belgrad/Serbien und Tripo-

ferung der letzten zwei Flugzeuge die Fokker 100-Flotte vervollständigt worden.

Die Flugverspätungen haben im Berichtsjahr einen Höchststand erreicht. Sie verursachten der Swissair eine Ergebniseinbusse – durch Mindererträge infolge verpasster Anschlüsse und Mehrkosten – von insgesamt 63 Millionen

Franken und beeinträchtigen zunehmend unsere Konkurrenzfähigkeit. Das Image der Swissair ist eng verbunden mit ihrer Hauptbasis, dem Flughafen Zürich, wo sich die Situation im Vergleich mit anderen wichtigen europäischen Verkehrsknotenpunkten verschlechtert hat. Wir unterstützen deshalb aktiv die Bestrebungen von Behörden und Wirtschaftskreisen sowie internationalen Gremien, diese unannehmable Situation baldmöglichst zu verbessern.

Der Beruf des Flight Attendant wird seit dem Berichtsjahr offiziell durch das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit BIGA anerkannt. Ausbildung und Prüfungen werden durch die Swissair im Auftrag des BIGA vorgenommen. 1992 konnten wir die ersten Absolventinnen und Absolventen feiern. Eine Herausforderung hinsichtlich Ausbildung und Einführung stellte auch die Umsetzung eines neuen Laufbahnkonzeptes für Maitres de Cabine dar.

Der Ausbildungsbetrieb an der Schweizerischen Luftverkehrs-Schule (SLS) stiess an die Kapazitätsgrenze. Ein Grobkonzept zur Neustrukturierung der SLS wurde Anfang November den zuständigen Bundesstellen vorgestellt. Ferner sind für das Cockpitpersonal Spezialkurse zur praxisbezogenen Persönlichkeitsentwicklung erarbeitet worden. Sie bilden einen weiteren Beitrag an die unverminderten Anstrengungen, die Flugsicherheit hochzuhalten. Mit der Verwirklichung dieser Kurse unternimmt die Swissair einen weltweit beachteten Schritt.

Im Berichtsjahr konnten wiederum zahlreiche Aufträge für Wartungsarbeiten an Flugzeugen und Triebwerken anderer Gesellschaften auf kommerzieller Basis gewonnen werden, was die hohe Qualität sowie die Konkurrenzfähigkeit unserer technischen Dienstleistungen beweist. Nebst dem Grossauftrag für die A310-Flotte unseres Partners Delta Air Lines betrafen die Aufträge namentlich DC-10 von Malaysia Airlines und

MD-11 von ITU (Lufttransport-Unternehmen GmbH) sowie Pratt & Whitney-Triebwerke.

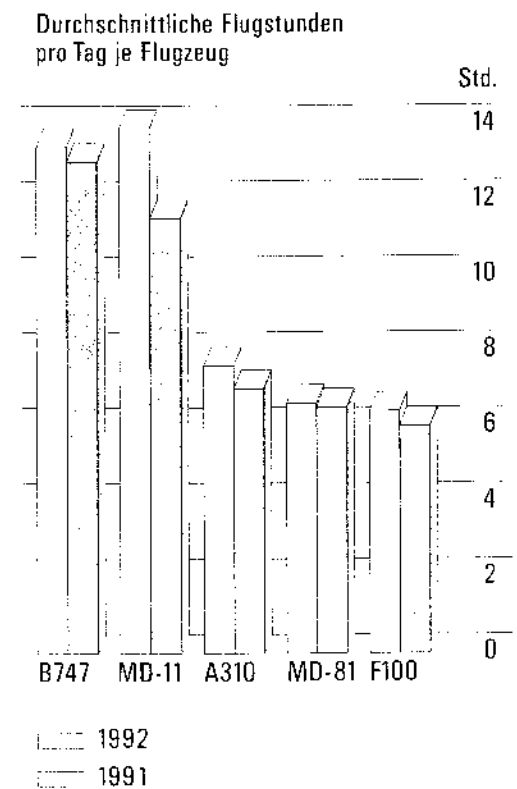
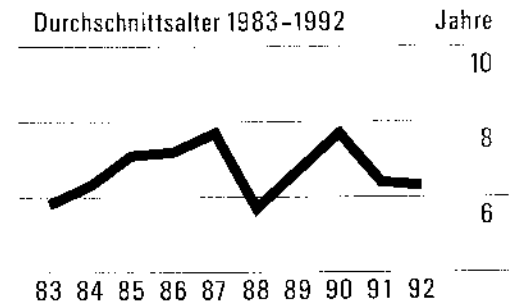


lis/Libyen. Durch Anschläge in Algerien wurde im Sommer Swissair-Eigentum beschädigt.

Betriebliches Hauptereignis bildete 1992 die im Vorjahr begonnene Ablösung der DC-10 durch die MD-11-Langstreckenflugzeuge. Dank ausserordentlichem Einsatz unserer Mitarbeiter in allen Bereichen gelang dies in Rekordzeit und ohne nennenswerte Schwierigkeiten. Ferner ist im April mit der Ablie-

**Arbeitsintensiv!**  
Hinter unserem Qualitätsprodukt stehen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus über 200 Berufen.

## Die Swissair-Flotte



# P

## ersonelles

1992 war gekennzeichnet durch weitere einschneidende Massnahmen zur Anpassung des Personalbestandes an die veränderten Verhältnisse sowie durch intensive, sich über das ganze Jahr hinziehende Verhandlungen mit den Personalverbänden zur Schaffung zeitgemässer, flexibler Arbeitsverträge. Mit der Vereinigung des Kabinenpersonals Kapers wurde ein für 1993 gültiger

neuer Gesamtarbeitsvertrag (GAV) abgeschlossen. In den Verhandlungen mit den Bodenverbänden SKV und VPOD über die Erneuerung des auslaufenden Vertrages konnte schliesslich mit dem SKV eine Einigung erzielt werden, der sich in der Folge das gesamte Bodenpersonal anschloss. Da der VPOD das Verhandlungsergebnis ablehnte, ist er als Vertragspartner ausgeschieden. Hauptveränderungen im neuen GAV 93 für das Bodenpersonal in der Schweiz sind der Wegfall des automatischen Teuerungsausgleichs und anderer Automatismen. Der GAV mit dem Verband des Cockpitpersonals Aeropers ist noch bis 1994 gültig; er wird zurzeit neu verhandelt. Nach dem Teilverzicht auf den Teuerungsausgleich für 1992 schloss sich die Acropers für 1993 der mit den übrigen Personalverbänden ausgehandelten Regelung einer Teuerungszulage an. Für das Kader wurden für die Jahre 1992 und 1993 analoge Regelungen getroffen.

Der beschlossene Abbau von 400 Stellen in nicht betrieblichen Bereichen, welcher 160 Entlassungen unvermeidbar machte, wirkt sich grossenteils erst 1993 aus. Für die Betroffenen steht ein Sozialplan zur Verfügung. Überdies wird individuelle Hilfe bei der Stellensuche

oder Umschulung angeboten. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Swissair weltweit, in ganze Positionen umgerechnet, 19 319 Mitarbeitende, 178 weniger als im Vorjahr, woraus bei der beträchtlichen Angebots- und Verkehrssteigerung eine weitere signifikante Produktivitätserhöhung resultierte.

Aufgrund der seit einiger Zeit beim Personal festzustellenden Verunsicherung über die weitere Entwick-

der Swissair galt unser personalpolitisches Hauptanliegen der internen Kommunikation. Die «Swissair-News», ein wichtiger Träger der Mitarbeiter-Information, wurde neu gestaltet; sie erscheint seit März 1992 in moderner Aufmachung und findet sehr guten Anklang. Zudem wurden zwecks stufengerechter Erörterung komplexer Zusammenhänge und Entscheide zahlreiche Gelegenheiten zu vertieftem Dialog geboten.

Die Unternehmungsleitung wurde per 1. Mai 1992 restrukturiert und zur strafferen Führung ein Ausschuss von sieben Mitgliedern gebildet. Im Zuge dieser Reorganisation wurden acht Departemente in den Geschäftsbereichen Marketing respektive Betrieb zusammengefasst. Personell hatte diese Änderung die Ernennung von Peter Wolf zum Leiter Markt Europa II zur Folge. Ferner ernannte der Verwaltungsrat auch die Herren Philippe Bruggisser und Ernst Funk zu Mitgliedern der Geschäftsleitung (Details siehe Seite 9).

1992 sind vier Mitglieder der Geschäftsleitung ausgeschieden. Dr. Martin Junger und Kurt Schmid traten nach erfolgreicher Karriere in verschiedenen Führungspositionen Ende April beziehungsweise Ende Jahr in den Ruhestand. Dr. Stephan Fröhlich und Peter Graf verliessen die Swissair Ende Mai beziehungsweise Ende Jahr auf eigenen Wunsch. Den ausgeschiedenen Kadermitgliedern sei für ihr langjähriges Engagement und ihre Verdienste auch an dieser Stelle der beste Dank ausgesprochen.

Der Verwaltungsrat ernannte per 1. Januar 1993 zum Leiter Unternehmensentwicklung und Planung Peter Ramel, bisher Chef Betriebswirtschaft, zum Leiter des neuen Departementes Markt Europa Alex Kaufmann, bisher Chef Deutschschweiz/Tessin. Die Leitung von Vertriebspolitik & Produktgestaltung übernahm am 15. März 1993 Alain Bandle. Zum Nachfolger des im Frühjahr 1993 austretenden Dr. Peter König ist Hans Eisele ernannt worden.



**Anerkannt!**  
Als erstes Land der Welt hat die Schweiz einen staatlich anerkannten Berufstitel für das Kabinenpersonal geschaffen.

**Personalbestand der Swissair Ende 1992**

Absolut und in Prozenten

Fliegendes Personal	Cockpit 1188	100%	Frauen 6411
	Kabine 2595	90%	
	Catering 1343	80%	
Bodenpersonal	Stationen Schweiz 3008	70%	Männer 12 614
	Ausland 3411	60%	
	Technik 3551	50%	
	Übrige 3929	40%	
		30%	
		20%	
		10%	

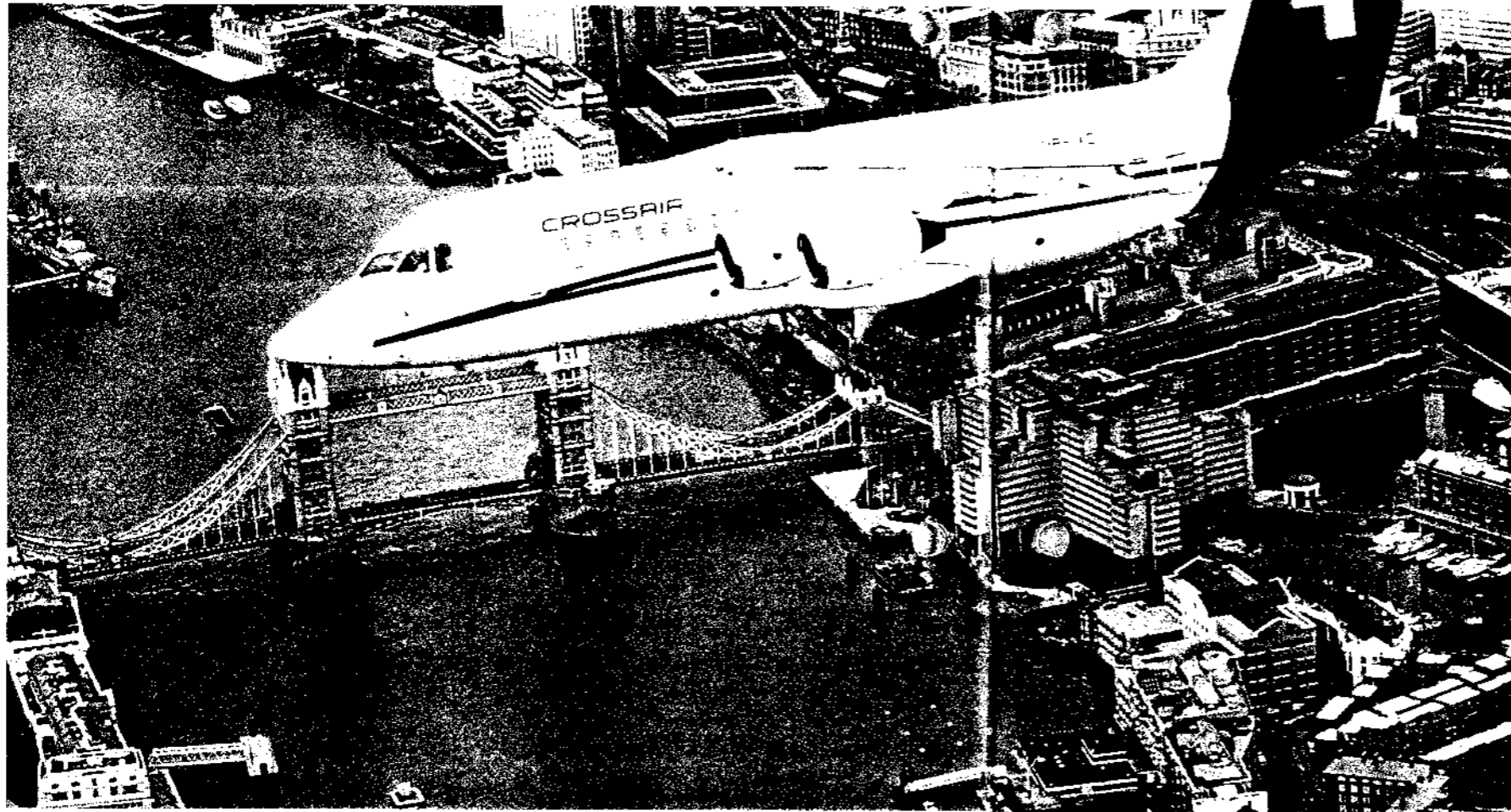
# Crossair

22

Die Crossair, welche im Rahmen der Swissair-Gruppe den europäischen Regionalluftverkehr betreibt, hat ihr Geschäftsziel für das Jahr 1992 trotz des schwierigen Umfeldes knapp erreicht und einen kleinen Gewinn erwirtschaftet. Bei Erträgen von 325 Mio. Franken – eine Steigerung von 19% gegenüber dem Vorjahr – und einem Gesamtaufwand von 324 Mio. Franken – eine Zunahme

nanz- und Buchgewinne, unter anderem aus dem Verkauf eines 40-Prozent-Anteils am Aktienkapital der deutschen Regionalfluggesellschaft Delta Air.

Die Crossair-Flotte blieb im Berichtsjahr mit 38 Einheiten unverändert; davon waren sieben Saab 340A an Drittgesellschaften vermietet. Mit den verbleibenden Flugzeugen ergänzt Crossair



um 15% – beläuft sich der Reingewinn auf 1,1 Mio. Franken.

Dieses den Umständen entsprechend befriedigende Ergebnis ist zum Teil dem Ergebnisverbesserungsprogramm ESPERANZA zu verdanken. Es ermöglichte bisher jährlich wiederkehrende Einsparungen von rund 10 Millionen Franken. Dazu kamen zusätzliche Erträge dank intensivierten Verkaufsanstrengungen sowie ausserordentliche Er-

im regionalen Bereich das Swissair-Streckennetz in eigener Regie sowie im Swissair-Auftrag auf nachfrageschwächeren Kursen. Von der gesamten Produktionskapazität setzte Crossair rund 30% für Swissair-Linienflüge ein. Insbesondere die verbesserte Ausnutzung der BAe 146 «Jumbolino», welche als Folge einer neuen Vereinbarung vermehrt im Auftrag der Swissair verkehren, trug wesentlich zur gesteigerten Flugstundenproduktivität bei. Insgesamt beförderte

23

Crossair 1,4 Millionen Fluggäste, 15% mehr als im Vorjahr.

Das Streckennetz erfuhr wiederum verschiedene Erweiterungen. Die neue Crossair-Linie von Zürich nach dem London City Airport entwickelt sich erwartungsgemäss, ebenso die Flüge Lugano-München, Basel-Dresden/Leipzig und Basel-Wien. Von der Swissair wurde ferner die Verbindung von Basel nach London-Heathrow übernommen.

Ende 1992 bediente die Crossair im eigenen regelmässigen Linienverkehr 35 Städte in 10 Ländern. Sie beschäftigte im Jahresdurchschnitt 1050 Mitarbeiter.

**Faszinierend!**  
Einer der vier «Jumbolino»  
im Anflug auf den Flughafen  
London City.

# Balair

24

Die andauernden Schwierigkeiten im Weltluftverkehr führten bei unserer Basler Charter-Tochter im Berichtsjahr zu einem Verlust.

1992 stand im Zeichen der Flottenenerneuerung: Im April erhielt Balair zwei fabrikneue A310-325 Langstreckenflugzeuge und führte gleichzeitig ein neues, fröhlich buntes Erscheinungsbild ein. Der Vertrag mit dem Abnehmer der dadurch ausgeschiedenen DC-10 wurde leider nicht honoriert. Dies beeinflusste die Rechnung der Balair stark negativ. Die DC-10 wurde dann im Rahmen eines Swissair-Gegengeschäftes zu einem guten Preis vom Hersteller an Zahlung genommen.

Die Sitzkilometerproduktion sowie die Erträge konnten um je rund 7% gesteigert werden. Demgegenüber nahm der Aufwand um rund 13% zu. Dieser überproportionale Kostenzuwachs ist vor allem auf höhere Bodenorganisationskosten zurückzuführen. Zudem stiegen durch die hohe Fremdfinanzierung der neuen A310 die Zinskosten massiv an. Bei den Nebenbetrieben Station und Fracht erzielte Balair erfreuliche Ergebnisse.

Im Kurz- und Mittelstreckenbereich nahmen Produktion und Erträge um je rund 11% zu. Im Langstreckensegment litt vor allem der Ostafrika-Verkehr; die politischen Unruhen liessen die Passagierzahlen schrumpfen. Bei den USA-Destinationen verzeichnete Anchorage eine sehr erfreuliche Nachfrage. Der Fernost-Verkehr wurde um rund 4% gesteigert und um das neue Ziel Goa in Südindien bereichert. Über Erwarten positiv entwickelte sich die Nachfrage in die Karibik: Die Produktion konnte vervierfacht werden. Dabei waren alle an-

gebotenen Destinationen gleichermassen beliebt: Punta Cana und Puerto Plata in der Dominikanischen Republik sowie Antigua und Montego Bay/Jamaica.

Im Rahmen der Geschäftsfeldvereinigung



gen innerhalb der Swissair-Gruppe wurde der Technische Dienst der Balair am EuroAirport Basel per 1. Mai 1992 aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt und die Aufgaben der Crossair übertragen. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Balair 422 Mitarbeiter.

Nach fünfjähriger Tätigkeit als Direktionsvorsitzender ist Fred Notter per 1. Januar 1993 zur Swissair zurückgekehrt.

# CTA

25

Die Genfer Charter-Tochter Compagnie de Transport Aérien CTA, welche im Gegensatz zu Balair ausschliesslich im Kurz- und Mittelstreckenbereich operiert, erwirtschaftete trotz des bekannt widrigen Umfeldes erfreulicherweise erneut ein positives Jahresergebnis.

Dank der Einmietung einer MD-83 ab April 1992 und grosser Einsatzflexibilität ist es der CTA gelungen, die vor allem im zweiten Semester einsetzende Erosion im Preissektor durch eine markante Steigerung der Produktion zu kompensieren. Die Flugstunden erreichten einen neuen Rekordwert und eine für den Bedarfsluftverkehr ausgezeichnete durchschnittliche Flugzeugausnutzung.

Beliebteste Ferienziele waren 1992 wiederum die Kanarischen Inseln, Griechenland und die Ägäischen Inseln sowie die Türkei.

Von der gesamten Produktionskapazität, erbracht von fünf Flugzeugen, setzte CTA rund 20% für Linienflüge im Auftrag der Swissair ein. Die CTA beschäftigte im Jahresdurchschnitt 145 Mitarbeiter.

Rolf Kressig, der das Unternehmen seit der Gründung vor vierzehn Jahren geführt hatte, trat Ende 1992 in den Ruhestand.

**Kanarische Inseln  
Balair und CTA erschliessen  
die sehr beliebten Ziele dieser  
Inselgruppe mit bequemen  
Direktflügen.**

# W

## eitere Beteiligungen der Swissair

### ▲ DELTA AIR LINES

Meilensteine bildeten 1992 die von Swissair durchgeführten Unterhaltsarbeiten an A310-Flugzeugen von Delta sowie die Vorarbeiten für die gemeinsame Nutzung von Nordatlantik-Strecken und Terminal-Einrichtungen in New York und Zürich.

### SINGAPORE AIRLINES

Im Berichtsjahr wurde die Zusammenarbeit vor allem bei der Telekommunikation sowie beim Vielfliegerprogramm Qualiflyer vertieft.

### AUSTRIAN AIRLINES

Wegweisend waren 1992 die Verwirklichung des Statthalterkonzeptes für den jeweiligen Heimmarkt, gemeinsame Vertretungen im Rahmen der European Quality Alliance sowie vereinbarte Einsätze von A310-Cockpitbesatzungen bei Austrian- und Balair-Flügen namentlich in die Karibik.

### GALILEO DISTRIBUTION SYSTEMS

Zweck der Gesellschaft ist der Betrieb eines Verteilersystems in Europa. Teilhaber sind die United Airlines-Tochter Covia Corp. (25,6%), British Airways (23,6%), Alitalia (18,6%), Swissair (11,6%), KLM (10,6%), Olympic (4,5%), Austrian (2%), Aer Lingus (1,5%), Sabena (1%) und Air Portugal (1%). Allein in der Schweiz arbeiten über 1100 Reisebüros – via das nationale System Travisswiss – mit Galileo.

Die Gesellschaft bezweckt den Betrieb des Verteilersystems «Apollo». Partner sind United Airlines (50%), British Airways (11%), Swissair (11%), USAir (11%), KLM (10%), Alitalia (6%) und Air Canada (1%). Der Zusammenschluss mit Galileo optimiert den weltweiten Marktzugang.

### Shannon Aerospace

Die Gesellschaft betreibt ein Flugzeug-Wartungszentrum in Irland. Partner sind Lufthansa (35%), Swissair (35%) und Guinness Peat Aviation (30%). Nach nur zweijähriger Bauzeit konnten im September die Betriebsstätten eröffnet und die Produktion aufgenommen werden. Bis Ende 1992 wurden Überholungsarbeiten an sechs Kunden-Flugzeugen ausgeführt, davon je eine MD-80 von Swissair und Balair.

Weitere Angaben zu diesen Beteiligungen sind im Finanzanhang enthalten.

# O

## ökologie

«Als Wirtschaftsunternehmen im Dienst der Öffentlichkeit bekennen wir uns mitverantwortlich für die Entwicklung und Durchsetzung einer ökologisch verträglichen Form des Wirtschaftens; wir sehen darin eine Investition in die Zukunftssicherung des Unternehmens.»

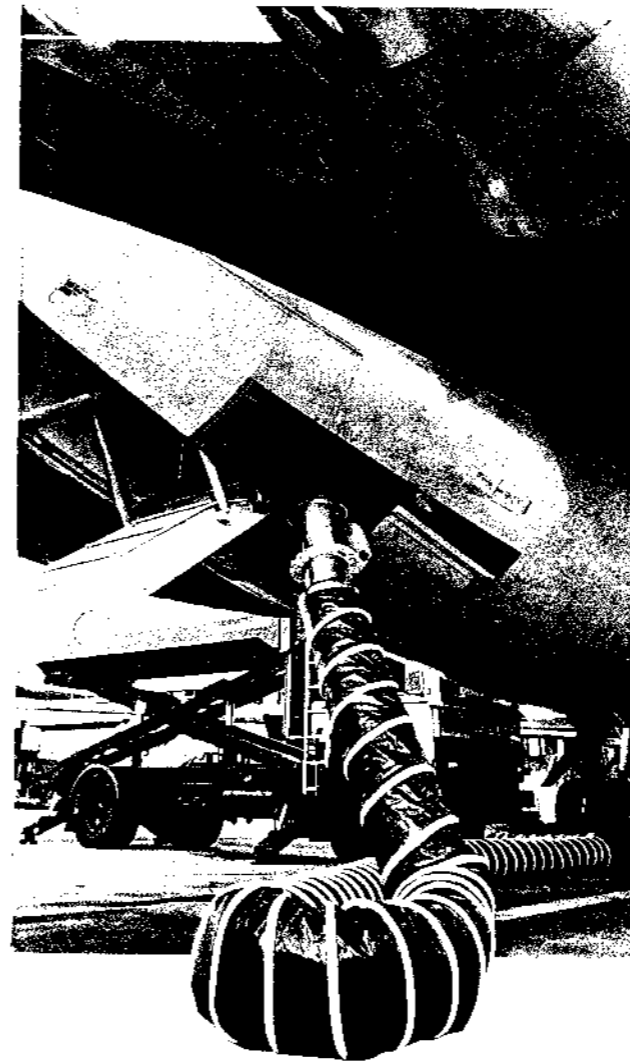
Dies ist einer von zehn umweltpolitischen Leitsätzen, denen die Swissair-

Gruppe im Rahmen ihrer Tätigkeiten folgen will.

Auf der Grundlage ihrer 1991 veröffentlichten ersten Ökobilanz hat die Swissair im Berichtsjahr verschiedene Massnahmen konsequent weitergeführt und intensiviert; so zum Beispiel die gezielte Trennung und Wiederverwertung von Abfällen aus Verwaltung, Technik und vor allem der Bordverpflegung. Beim Catering werden die Retouren durch eine bessere Anpassung der Beladung an die Passagierzahl wesentlich verringert. Die Ablösung der DC-10 durch die MD-11 brachte eine um 20 bis 25% verbesserte Brennstoffeffizienz und somit deutlich weniger Schadstoffemissionen bezogen auf die erbrachten Leistungen. Eine optimierte Flugsicherung und Verkehrsflusssteuerung sowie vereinfachte An- und Abflugverfahren könnten zu einer noch deutlicheren Verminderung des Brennstoffverbrauchs und somit der Schadstoffemissionen führen; hier sind vor allem die politischen Instanzen gefordert.

Stark ins Gewicht fällt am Flughafen Zürich der 1992 verwirklichte Anschluss sämtlicher Dockpositionen an zentrale Energieversorgungsanlagen. Diese ersetzen bei angedockten Flugzeugen die kerosinbetriebenen Bordaggregate. Die Schadstoffbelastung lässt sich dadurch, bei einer Ersparnis von jährlich rund 12 Millionen Litern Kerosin, um 90% reduzieren.

Investitionen in Umweltprojekte setzen eine gesunde wirtschaftliche Basis voraus. Dazu wiederum bedarf es Wettbewerbsbedingungen, die der Swissair wenigstens annähernd gleiche Möglichkeiten wie der internationalen Konkurrenz einräumen. Dies ist im europäischen Raum derzeit nicht der Fall.



**Öko-Beitrag**  
Die Swissair investierte in Zürich 23 Millionen Franken in die beiden zentralen Energieversorgungsanlagen für angedockte Flugzeuge.

# Ausblick

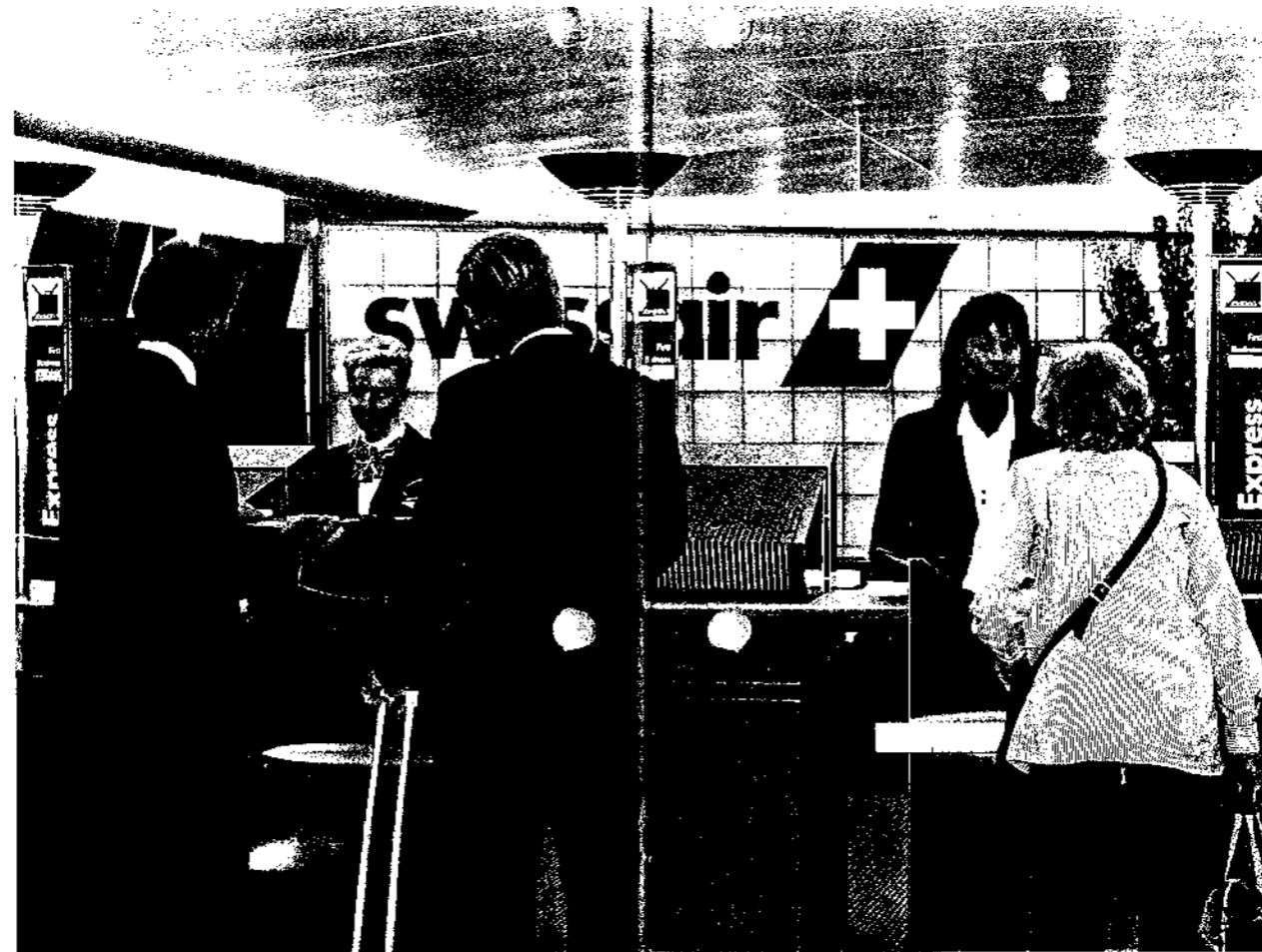
Die nähere Zukunft ist geprägt von politischer und wirtschaftlicher Ungewissheit über die Auswirkungen des Neins der Schweiz zum EWR sowie der weiteren Liberalisierung des Luftverkehrs im umliegenden Europa. Von den neuen Freiheiten werden die Fluggesellschaften der Swissair-Gruppe vorderhand nicht profitieren können. Die Erschliessung neuer Destinationen ist deshalb in Westeuropa nur mit Verzögerung möglich. Ähnliches trifft auf die Gestaltung der Tarife zu, welche weiterhin der behördlichen Bewilligung unterliegen. Schliesslich dürfte sich die Weltwirtschaft als Voraussetzung für eine markantere Belebung der Verkehrsnachfrage nur langsam erholen. Somit werden die vorhandenen Überkapazitäten des Weltluftverkehrs sowie die Tariffreigabe in Europa den Wettbewerb weiter verschärfen. Allerdings dürfte diese Entwicklung durch infrastrukturelle Engpässe auf Flughäfen und in der Luft verlangsamt werden.

Die kantonale Volksinitiative «Für einen massvollen Flugverkehr», welche die Entwicklungsmöglichkeiten unseres Hauptflughafens Zürich beschneiden will, gelangt im Sommer 1993 zur Abstimmung. Wir bekämpfen diese Vorlage im Rahmen unserer Möglichkeiten, bedeutet sie doch eine weitere Benachteiligung insbesondere von Swissair und Crossair. Hingegen widersetzen wir uns nicht den Bestrebungen des Kantons Zürich, mittels einer Lenkungsabgabe auf den Landegebühen die zukünftige Umweltbelastung in Grenzen zu halten. Zur Vermeidung einer einseitigen Belastung der Fluggesellschaften der Swissair-Gruppe müsste eine derartige Lösung allerdings international durchgesetzt werden können. Nur so lassen sich unsere vielfältigen Investitionen in die Umwelt rechtfertigen.

Wir blicken trotz allem zuversichtlich in die Zukunft. Die Qualität unserer Dienstleistungen ist anerkannt gut, die in die Wege geleiteten Strukturanpassungen beginnen vermehrt zu greifen und zeigen ermutigende Resultate, wir

betreiben eine der modernsten Flotten, und unser Produkt ist gut positioniert. Zur Erhaltung dieser Marktposition genehmigte der Verwaltungsrat Ende 1992 den Kauf einer 13. MD-11.

Um die Schlagkraft der Swissair-Fluggesellschaft zu erhöhen, wird mit dem Sommerflugplan 1993 in Europa ein neues Zweiklassenkonzept eingeführt.



Die vollständig umgestaltete Business Class schafft mit breiteren Sesseln mehr Komfort und setzt damit im Konkurrenzvergleich neue Massstäbe.

Die vertiefte Zusammenarbeit mit Delta Air Lines bringt weitreichende Neuerungen: Unser amerikanischer Partner wird seine Flüge New York-Schweiz zugunsten einer neuen Verbindung Cincinnati-Schweiz aufgeben und diese in Gemeinschaft mit Swissair betreiben.

Umgekehrt werden unsere Atlanta- und New York-Flüge in Gemeinschaft mit Delta geführt. Als Folge dieser Vereinbarung verlegt die Swissair ihre Bodendienste am New Yorker John F. Kennedy-Flughafen in den Terminal der Delta Air Lines. Daraus resultieren für unsere Passagiere wesentliche Erleichterungen, insbesondere bei Anschlussverbindungen mit Delta. Auch unser zweiter Glo-

bal Excellence-Partner, Singapore Airlines, wechselt in den Delta-Terminal.

Im Bewusstsein der absehbaren, noch härteren Marktbedingungen vertieft und erweitert die Swissair ihre Allianzen mit dem Ziel, als Teil eines globalen Airline-Systems eine wichtige Rolle im Weltluftverkehr zu spielen. Dieser Absicht folgend hat der Verwaltungsrat der Aufnahme entsprechender Verhandlungen mit gleichgesinnten Fluggesellschaften bereits zugestimmt.

Betriebsseitig stehen den Gesellschaften der Swissair-Gruppe unterschiedliche Veränderungen bevor. Nebst der ökonomisch wie ökologisch sinnvollen Entflechtung der Knotenpunkte Genf und Zürich und einer moderaten Produktionssteigerung wird 1993 für Swissair ein Jahr der Konsolidierung. Um jedoch der Balair bei der Vereinheitlichung ihrer Airbus-Flotte behilflich zu sein, übernimmt die Swissair die frei werdende, schwer verkäufliche Balair-A310-322 mit Beginn der Sommerflugplanperiode in Miete und schafft damit zusätzliche betriebliche Flexibilität. Die Crossair beginnt mit der Übernahme der ersten Saab 2000-Flugzeuge sowie der vier Avro RJ85 «Jumbolino» als Ersatz für die BAe 146 die grösste Flottenerneuerung in ihrer Geschichte. Die Chartergesellschaften Balair und CTA fusionieren – vorbehaltlich der Zustimmung durch deren Generalversammlungen. Bei der SBAG-Gruppe steigt das Umsatzvolumen 1993 durch die realisierte Expansion im Catering-Bereich massiv an.

Wir beurteilen das angelaufene Jahr als schwierig und anspruchsvoll. In der Überzeugung, die notwendigen Massnahmen eingeleitet zu haben, gehen wir diese Herausforderungen zuversichtlich und entschlossen an. Wir setzen alles daran, ein befriedigendes Jahresergebnis zu erwirtschaften.

**Express**  
**Mit einer Vielzahl von**  
**Produkte-Neuerungen wollen**  
**wir unseren Ruf als Qualitäts-**  
**gesellschaft untermauern.**



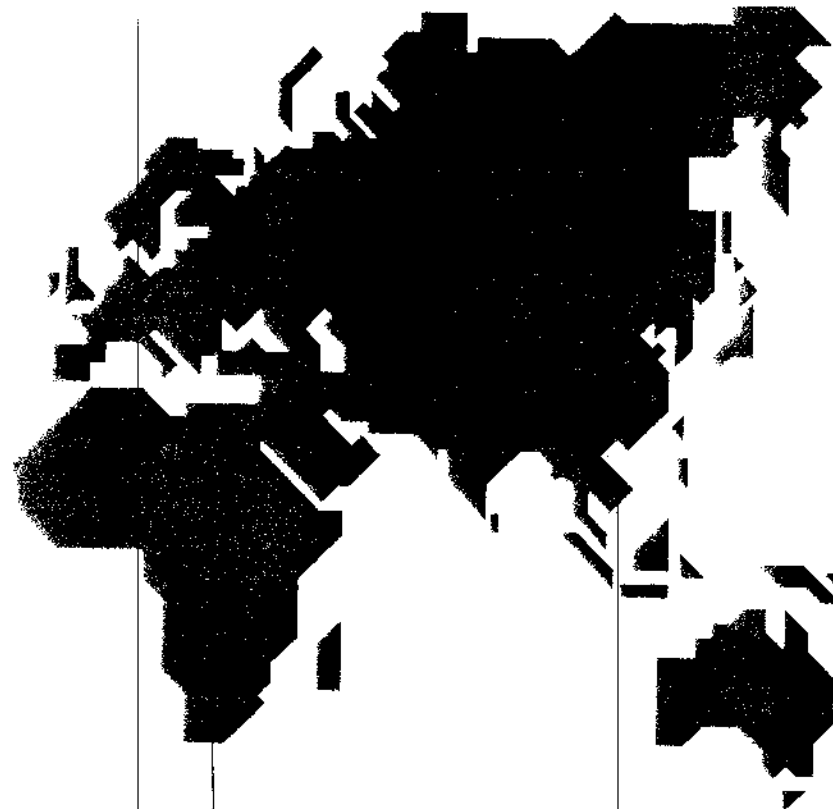
## Destinationen

### Swissair

(Stand Ende 1992)

#### Europa

Amsterdam	Genf	Kopenhagen	Mailand	Nizza
Athen	Genua	Larnaca	Malaga	Oslo*
Barcelona	Göteborg	Linz*	Malta	Palma de Mallorca
Basel/Mulhouse	Hamburg	Lissabon	Manchester	Paris
Berlin	Hannover	Ljubljana	Marseille	Porto
Bilbao	Helsinki	London	Minsk	Prag
Birmingham	Istanbul	Lyon	Moskau	Rom
Brüssel	Kiev	Madrid	München	Salzburg*
Budapest	Köln/Bonn			St. Petersburg
Bukarest				
Düsseldorf				
Frankfurt				



Sofia  
Stockholm  
Stuttgart  
Thessaloniki  
Tirana  
Toulouse  
Turin  
Valencia  
Vilnius  
Warschau  
Wien  
Zagreb  
Zürich

#### Afrika

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

#### Asien

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

#### Nordamerika

Atlanta  
Boston  
Chicago  
Los Angeles  
Montreal  
New York  
Philadelphia  
Toronto  
Washington



#### Südamerika

Buenos Aires  
Rio de Janeiro  
Santiago de Chile  
São Paulo

### Crossair

### Balair

### CTA

Amsterdam	Alicante	Alghero
Barcelona	Anchorage	Alicante
Basel/Mulhouse	Antalya	Antalya
Berlin	Aragua	Aragua
Bern	Athen	Athen
Bordeaux	Bangor	Berlin
Bremen	Bergen	Bratislava
Brüssel	Birmingham	Catania
Dresden	Colombo	Euro
Düsseldorf	Cork	Fuerteventura
Florenz	Dalaman	Heraklion
Frankfurt	Djerba	Kairo
Genf	Edinburgh	Korfu
Guernsey	Eilat	Keflavik
Hamburg	Faro	Lanzarote
Innsbruck	Fuerteventura	La Palma
Jersey	Goa	Larnaca
Klagenfurt	Helsinki	Las Palmas
Leipzig	Heraklion	Luxemburg
London-City	Ibiza	Mafakatsch
London-Heathrow	Istanbul	Monastir
Lugano	Izmir	Mykonos
Luxemburg	Korfu	Olbia
Marseille	Lanzarote	Palma de Mallorca
München	Larnaca	Reus
Münster/Osnabrück	Las Palmas	Rhodos
Nizza	Lissabon	Samos
Nürnberg	London	Sharm el Sheikh
Paris	Los Angeles	Skopje
Rom	Lourdes	Tenerife
Sitten	Luxor	
Strassburg	Malediven	
Venedig	Miami	
Wien	Mombasa	
Zürich	Monastir	
	Montego Bay	
	Musket	
	Nairobi	
	New York	
	Olbia	
	Orlando	
	Palermo	
	Palma de Mallorca	
	Phuket	

\* mit Gemeinschaftskursen durch Partnergesellschaften bedient

**Nordamerika**

Atlanta  
Boston  
Chicago  
Los Angeles  
Montreal  
New York  
Philadelphia  
Toronto  
Washington

**Südamerika**

Buenos Aires  
Rio de Janeiro  
Santiago de Chile  
São Paulo



**Crossair**

Amsterdam  
Barcelona  
Basel/Mulhouse  
Berlin  
Bern  
Bordeaux  
Bremen  
Brüssel  
Dresden  
Düsseldorf  
Florenz  
Frankfurt  
Genf  
Guernsey  
Hamburg  
Innsbruck  
Jersey  
Klagenfurt  
Leipzig  
London-City  
London-Heathrow  
Lugano  
Luxemburg  
Marseille  
München  
Münster/Osnabrück  
Nizza  
Nürnberg  
Paris  
Rom  
Sitten  
Strassburg  
Venedig  
Wien  
Zürich

**Balair**

Alicante  
Anchorage  
Antalya  
Antigua  
Athen  
Bangor  
Bergen  
Budapest  
Colombo  
Cork  
Dalaman  
Djerba  
Edinburgh  
Eilat  
Faro  
Fuerteventura  
Goa  
Helsinki  
Heraklion  
Ibiza  
Istanbul  
Izmir  
Korfu  
Lanzarote  
Larnaca  
Las Palmas  
Lissabon  
London  
Los Angeles  
Lourdes  
Luxor  
Malediven  
Miami  
Mombasa  
Monastir  
Montego Bay  
Muskat  
Nairobi  
New York  
Olbia  
Orlando  
Palermo  
Palma de Mallorca  
Phuket  
Puerto Plata  
Punta Cana  
Rhodos  
San Francisco  
Sevilla  
Sharjah  
Sharm el Sheikh  
Stockholm  
Tel Aviv  
Teneriffa  
Thessaloniki

**CTA**

Alghero  
Alicante  
Antalya  
Araxos  
Athen  
Berlin  
Brindisi  
Catania  
Faro  
Fuerteventura  
Heraklion  
Kairo  
Korfu  
Kos  
Lanzarote  
La Palma  
Larnaca  
Las Palmas  
Luxor  
Marrakesch  
Monastir  
Mykonos  
Olbia  
Palma de Mallorca  
Reus  
Rhodos  
Samos  
Sharm el Sheikh  
Skopje  
Teneriffa

**Unsere Flugzeuge (Stand Ende 1992)**

**Die Swissair-Flotte**

Flugzeugtypen	Anzahl Flugzeuge	Bestellte Flugzeuge (Ablieferungsjahr)
B747-357	5*	-
MD-11	12**	1 (94)
A310-221	5	-
A310-322	4	-
A321	-	19 (95-98)
A320	-	7 (95-98)
MD-81	24***	-
Fokker 100	10	-
<b>Total</b>	<b>60</b>	

\*wovon 3 gemietet  
\*\*wovon 5 gemietet  
\*\*\*wovon 1 gemietet

**Die Crossair-Flotte**

BAe 146	4*	-
Avro RJ85	-	1 (93)
Saab 2000*	-	20 (93-97)
Fokker 50	5	-
Saab 340A	14**	-
Saab 340B	15***	-
<b>Total</b>	<b>38</b>	

\*wovon 1 gemietet  
\*\*wovon 7 an Dritte vermietet  
\*\*\*wovon 4 gemietet

**Die Balair-Flotte**

A310-322	1	-
A310-325	2	1 (93)
MD-82	3	-
MD-83	1	-
<b>Total</b>	<b>7</b>	

**Die CTA-Flotte**

MD-80	1	-
MD-82	4	-
MD-83	5	-
<b>Total</b>	<b>10</b>	

\*gemietet

Gedruckt in der Schweiz / April 1993

Konzept:  
Trimac Consulting AG, Zürich  
Satz und Druck: Fretz & Schlieren  
Anzeigen: Crossair  
Agentur Baumann



## **Finanzielle Berichterstattung**

## Inhaltsverzeichnis

### Swissair Schweizerische Luftverkehr AG

Grundsätze der Rechnungslegung	3
Erfolgsrechnung 1992	4
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	6
Bilanz per 31. Dezember 1992	10
Erläuterungen zur Bilanz	12
Anträge des Verwaltungsrates	16
Bericht der Revisionsstelle	17
Aktien- und Dividenden-Kennziffern	17
Kapitalflussrechnung 1992	18
Wertschöpfungsrechnung 1992	19
Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre	20

### Swissair-Gruppe

Grundsätze der Konzernrechnungslegung	22
Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen	24
Konsolidierte Erfolgsrechnung 1992	26
Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 1992	27
Anhang zur konsolidierten Rechnung	28
Bericht des Konzernrechnungsprüfers	35

## 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-Fluggesellschaft 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 Schweizerfranken 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 tieferem Anschaffungswert werden direkt der Erfolgsrechnung belastet.

Das Anlagevermögen ist zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der Abschreibungen eingesetzt.

Beteiligungen sind zu Anschaffungswerten abzüglich allfällig notwendiger Wertberichtigungen bilanziert.

### 4. Umlaufvermögen

Die Bewertung des technischen Verbrauchsmaterials erfolgt analog dem Flugzeugpark (siehe 6. Abschreibungen). Halbfabrikate für Fremdaufträge werden zum Verkaufspreis abzüglich der steuerlich zulässigen Wertberichtigung ausgewiesen. Für gefährdete Guthaben bestehen angemessene Rückstellungen auf der Passivseite. Die Wertschriften sind nach dem Niedrigstwertprinzip bilanziert.

### 5. Fremdkapital

Langfristige Schulden werden zu Rückzahlungswerten in der Bilanz eingesetzt. Alle das Geschäftsjahr betreffenden pendenden Aufwandposten 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.

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.

**Erfolgsrechnung (vom 1. Januar bis 31. Dezember 1992)**  
(in 1000 Franken)

4

Erträge	1992		1991	
Flugbetriebserträge				
Passagen	3 226 491		3 287 528	
Fracht	490 626		472 387	
Post	41 366		44 027	
Charter- und Sonderflüge	11 404	<b>3 769 887</b>	11 668	3 815 610
Provisions- und übrige Verkehrserträge		<b>151 708</b>		147 343
Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material		<b>48 608</b>		39 955
Erträge aus Dritteleistungen				
Technische Dienste	378 911		321 113	
Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops	287 714		259 826	
Bodenorganisationsdienste	246 225		218 061	
Übrige Dritteleistungen	128 354	<b>1 041 204</b>	115 796	914 796
Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge		<b>443 329</b>		394 603
<b>Total Erträge</b>		<b>5 454 736</b>		5 312 307

Aufwand	1992		1991	
Personalkosten				
Saläre und übrige Personalkosten	1 662 024		1 562 927	
Sozialversicherungen	374 616	<b>2 036 640</b>	363 803	1 926 730
Treibstoffkosten		<b>396 158</b>		449 607
Techn. Material- und Überholungskosten		<b>326 761</b>		325 883
Bodenorganisations-Fremdkosten		<b>558 846</b>		515 811
Mietkosten für Flugzeuge und Reservematerial		<b>220 617</b>		196 554
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops		<b>320 451</b>		303 689
Sach- und Haftpflichtversicherungskosten		<b>10 266</b>		9 277
Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebseinrichtungen		<b>48 827</b>		52 356
Liegenschafts- und Energiekosten		<b>149 257</b>		141 536
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten				
Finanzkosten	265 364		266 943	
Direkte Steuern	15 543		15 298	
Übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	164 230	<b>445 137</b>	160 018	442 259
Fernmeldekosten		<b>36 857</b>		42 745
Werbe- und Verkaufskosten		<b>100 074</b>		94 107
Provisionskosten		<b>393 045</b>		397 153
<b>Total Aufwand vor Abschreibungen</b>		<b>5 042 936</b>		4 897 707

5

	1992	1991
<b>Total Erträge</b>	<b>5 454 736</b>	5 312 307
<b>Total Aufwand vor Abschreibungen</b>	<b>5 042 936</b>	4 897 707
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>411 800</b>	414 600
<b>Abschreibungen</b>		
ordentliche	<b>391 000</b>	367 000
ausserordentliche	<b>0</b>	0
<b>Reingewinn des Jahres</b>	<b>20 800</b>	47 600

**Der Ertragsfranken 1992**

	Herkunft	Verwendung
28% Übrige Erträge	9% Finanz- und übrige Erträge	6% Passagierkosten
		6% Technische Materialkosten
	19% Dritteleistungen (ohne Tochtergesellschaften)	7% Provisionskosten
		7% Staatliche Gebühren
	3% Provisions- und übrige Verkehrserträge	7% Treibstoffkosten
	10% Fracht/Post	11% Abschreibungen und Flugzeugmieten
72% Verkehrserträge		19% Übrige Kosten
	59% Passagen	37% Personalkosten

## Erläuterungen zur Erfolgsrechnung

6

### Allgemeine Bemerkungen

Während die Aufwandseite dank rigoroser Kostenkontrolle nur 3,0% gewachsen ist, hat die Ertragsseite unter dem enormen Druck auf die Flugpreise mit +2,7% sogar noch diese bescheidene Zuwachsrate unterschritten. Der Wechselkurseinfluss hat das Ergebnis des Berichtsjahres um 4 Mio. Franken verbessert.

Die für uns wichtigsten Währungen haben sich gemessen am Schweizerfranken wie folgt entwickelt:

Währungen	Durchschnittskurse		Veränderung	
	1992	1991	1992/91	1991/90
USD	1.40	1.44	- 2,8%	+ 3,6%
DEM	89.70	86.17	+ 4,1%	+ 0,2%
ITL	0.115	0.115	0,0%	- 0,9%
GBP	2.49	2.52	- 1,2%	+ 2,0%
FRF	26.47	25.33	+ 4,5%	- 0,6%
JPY	1.10	1.06	+ 3,8%	+ 10,4%

Die Einnahmen- und Ausgabenanteile der einzelnen Währungsgruppen zeigen folgendes Bild:

Währungen	Einnahmen		Ausgaben	
	1992	1991	1992	1991
CHF	43%	40%	58%	59%
USD und USD-abhängige Währungen	29%	30%	26%	27%
Übrige Währungen	28%	30%	16%	14%

Wichtigste Fremdwährung ist weiterhin der US-Dollar. Hingegen stellen die «übrigen Währungen» nach wie vor das grössere transferierbare Volumen dar. Somit beeinflussen Veränderungen der bedeutendsten europäischen Währungen sowie des japanischen Yen das Ergebnis stärker als der Dollar.

### Erträge

#### Flugbetriebserträge:

Passagen, Fracht, Post -1,2%

Die Passagenerträge verfehlten das Vorjahresniveau knapp (-1,9%), die Post-erträge verringerten sich um 6%. Hingegen konnten die Frachterträge um 3,9% gesteigert werden. Diesen Ertragsveränderungen stehen die folgenden Verkehrssteigerungen (gemessen in Tonnenkilometer) gegenüber: Passagen 7,1%, Fracht 12,6% und Post 2,2%. Diese Relationen machen deutlich, dass sich - nach einer Verbesserung im Vorjahr - die Durchschnittserträge verschlechtert haben: Trotz des Mehrverkehrs sank der Flugbetriebs-ertrag.

Die folgende Übersicht zeigt die Ertragsentwicklung in den einzelnen Verkehrsgebieten:

Gebiete	Strecken- erträge 1992		Veränderung gegenüber 1991		Verkehrs- veränderung in %
	in Mio. CHF	in %	in Mio. CHF	in %	
Europa I	987	26,3	- 47	- 4,5	+ 2,2
Europa II	678	18,0	- 29	- 4,1	+ 0,6
Nordatlantik	865	23,0	- 32	- 3,6	+ 10,3
Südatlantik	99	2,6	- 18	- 15,4	- 7,1
Mittlerer Osten	240	6,4	+ 51	+ 26,7	+ 35,3
Ferner Osten	446	11,9	+ 35	+ 8,4	+ 11,1
Japan	163	4,3	+ 2	+ 1,1	+ 10,9
Afrika	281	7,5	- 7	- 2,4	+ 7,7
Linienverkehr	3759	100	- 45	- 1,2	+ 9,1

#### Charter- und Sonderflüge - 2,3%

Die Erträge aus Charterflügen sind leicht zurückgegangen, da für andere Gesellschaften weniger Flüge erbracht wurden. Hingegen erfreuen sich unsere qualitativ hochstehenden Spezialflüge weiterhin grosser Beliebtheit.

#### Provisions- und übrige Verkehrserträge + 3%

Diese Ertragsgruppe entwickelte sich entsprechend den durch die Swissair verkauften und durch Dritte abgeflogenen Flugscheinen sowie nach dem Volumen der Frachtnebeneinnahmen.

#### Erträge aus Vermietung von Besatzungsdiensten, Flugzeugen und Material + 21,7%

Vermehrte Vermietung von Material und Triebwerken, vor allem an Delta Air

Lines und diverse MD-11-Kunden, trug wesentlich zu dieser Steigerung bei.

#### Erträge aus Dritteleistungen + 13,8%

Die Ertragssteigerung bei den *technischen Diensten* von 18% ist vor allem auf die Unterhaltsarbeiten an den 21 A310 unseres Kooperationspartners Delta Air Lines zurückzuführen.

Dank dem grösseren Passagieraufkommen konnten die Erträge aus der Gruppe *Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops* um 10,7% gesteigert werden.

Die Zunahme der Erträge aus den *Bodenorganisationsdiensten* von 12,9% spiegelt die vermehrte Bedienung der Schweizer Flughäfen durch fremde Gesellschaften.

Bei den *übrigen Dritteleistungen* trugen neben Schulung und Instruktion wiederum die qualitativ hochstehenden Informatik-Dienstleistungen zur Steigerung von 10,8% bei.

#### Finanz-, Beteiligungs- und andere Erträge + 12,3%

(in Mio. CHF)	1992	1991
Finanzerträge	125	124
Buchgewinne aus Flugzeug- und Materialverkäufen	179	140
Liegenschaftenerträge	27	17
Beteiligungserträge	29	11
Auflösung nicht beanspruchter Vorjahrestransitorien, Rückstellungen, nachträglich erhaltene Rabatte, diverse Erträge	83	103
	443	395

Die Buchgewinne bestehen hauptsächlich aus den Verkäufen der letzten DC-10-Flugzeuge. Bei den Liegenschaftserträgen wirkte sich der Verkauf eines Stockwerk-entiums in Wien positiv aus.

Die Zunahme der Beteiligungserträge ist im wesentlichen auf den Verkauf der Beteiligung an der Reisebüro Kuoni AG zurückzuführen.

7

### Flugbetrieb 1983-1992

Auslastung und Nutzschwelle	%
	70
	68
	66
	64
	62
83 84 85 86 87 88 89 90 91 92	
Auslastung	Nutzschwelle
Relativkosten und -ertrag Index: 1983 = 100	140
	130
	120
	110
	100
	90

83 84 85 86 87 88 89 90 91 92

Kosten pro offeriertem tkm  
Ertrag pro ausgelastetem tkm  
Konsumentenpreise CH

**Aufwand**

*Personal* + 5,7%

Trotz des reduzierten Personalbestandes stiegen die Personalkosten aufgrund von Lohnanpassungen und erhöhten Versicherungsbeiträgen. Ferner war der Stellenabbau mit zusätzlichen Ausgaben im Rahmen des Sozialplans verbunden.

*Treibstoff* - 11,9%

Nebst der Verbilligung der Treibstoffpreise selbst, haben sich die Kosten auch währungsbedingt zurückgebildet. Überdies verbrauchen die neuen MD-11-Flugzeuge durchschnittlich 10% weniger Treibstoff pro Flugstunde als die abgelösten DC-10-Maschinen.

*Technische Material- und Überholungskosten* + 0,3%

In dieser Position sind sowohl die Materialkosten für den eigenen Flugzeugunterhalt als auch der Materialverbrauch für Drittaufträge enthalten. Durch die Verjüngung unserer Flotte sind im Berichtsjahr weniger Unterhaltsarbeiten angefallen, was durch den Mehraufwand für Drittleistungen annähernd kompensiert worden ist.

*Bodenorganisations-Fremdkosten* + 8,3%

Rund 33% dieser Kostengruppe entfallen auf Flugsicherungsgebühren, deren Kostenwachstum mit + 21,2% auch im Berichtsjahr ungebremst weiterging. Der Aufwand für staatliche Gebühren insgesamt liegt nur noch geringfügig unter dem totalen Treibstoffaufwand.

*Mietkosten für Flugzeuge und Reserve-material* + 12,2%

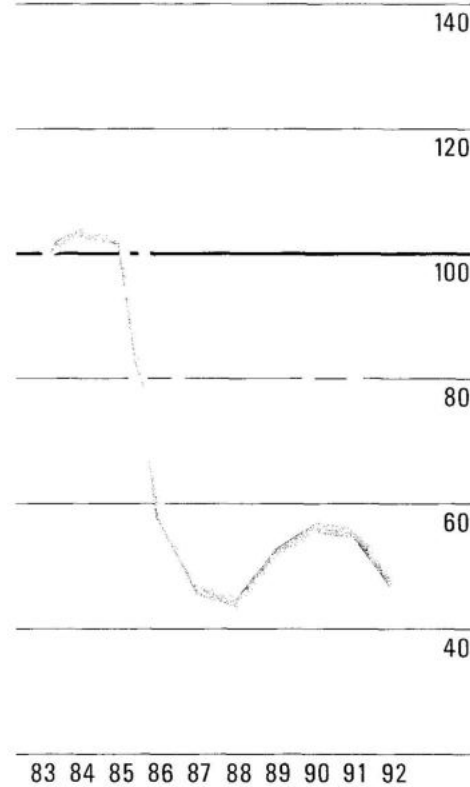
Durch die erstmals ganzjährig anfallenden Finanz-Leases von fünf MD-11-Flugzeugen sind die Kosten dieser Position gestiegen. Demgegenüber konnte die Zunahme des Abschreibungsbedarfes entsprechend reduziert werden.

*Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Taxfree-Shops* + 5,5%

Mit dem grösseren Verkehrsaufkommen stiegen die Materialaufwendungen sowohl für den eigenen Bordservice (1,7%) als auch für Drittleistungen (9,6%).

**Treibstoffpreise 1983-1992**

Index: Ø 1983 = 100



Rp. je Liter  
US c je Gallone  
CHF/USD

*Sach- und Haftpflichtversicherungen* + 10,7%

Bedingt durch den höheren Wert der erneuerten Flotte sind die Aufwendungen für die Flugzeugkaskoversicherung gestiegen (+ 32,1%).

*Kauf, Unterhalt und Miete von Betriebs-einrichtungen* - 6,7%

Mit weiteren Sparmassnahmen konnten die Aufwendungen für Betriebs-einrichtungen reduziert werden. Indirekt hat sich auch der Stellenabbau kostendämpfend auf diese Kostengruppe ausgewirkt.

*Liegenschafts- und Energieaufwand* + 5,5%

Die Aufwandsteigerung dieser Position liegt hauptsächlich in Mietzinserhöhungen und im Bezug des erweiterten Operationszentrums am Flughafen Zürich begründet.

*Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten* + 0,7%

Dank Sparmassnahmen konnte das Kostenwachstum für Betrieb und Verwaltung gering gehalten werden. Um rund 14 Mio. Franken gestiegen sind hingegen die in dieser Position erfassten Wertberichtigungen auf Beteiligungen.

*Fernmeldekosten* - 13,8%

Durch den Wegfall von einmaligen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Erneuerung von Telefonzentralen im Vorjahr haben sich die Fernmeldekosten auf den Wert von 1990 zurückgebildet.

*Werbe- und Verkaufskosten* + 6,3%

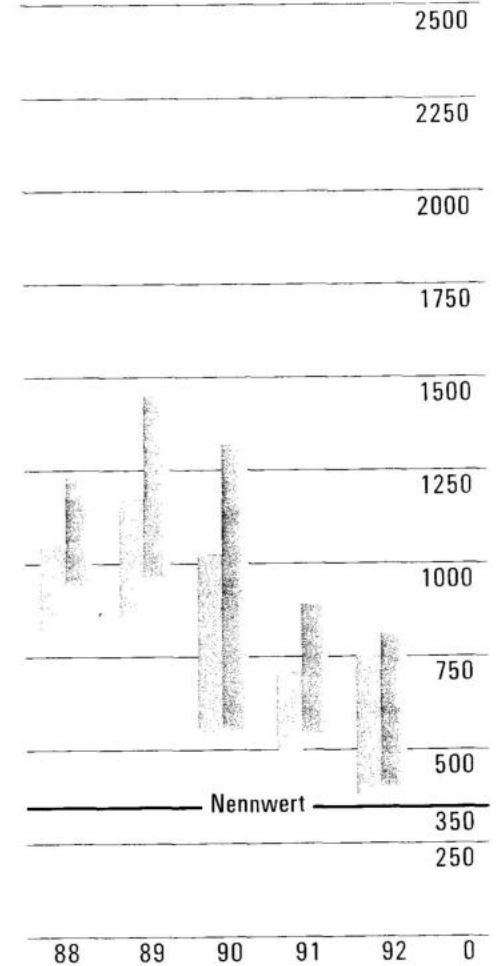
Die Zunahme ist zum grossen Teil auf höhere Gebühren für Buchungen in elektronischen Reservationssystemen sowie auf die Einführung des Qualifyer-Programms zurückzuführen.

*Provisionen* - 1%

Die Provisionen haben sich umsatzbedingt leicht zurückgebildet.

**Kursentwicklung der Swissair-Aktien 1988-1992**

Höchst- und Tiefsturse pro Jahr in CHF



Namenaktien  
Inhaberaktien

## Bilanz per 31. Dezember 1992 vor Gewinnverteilung (in 1000 Franken)

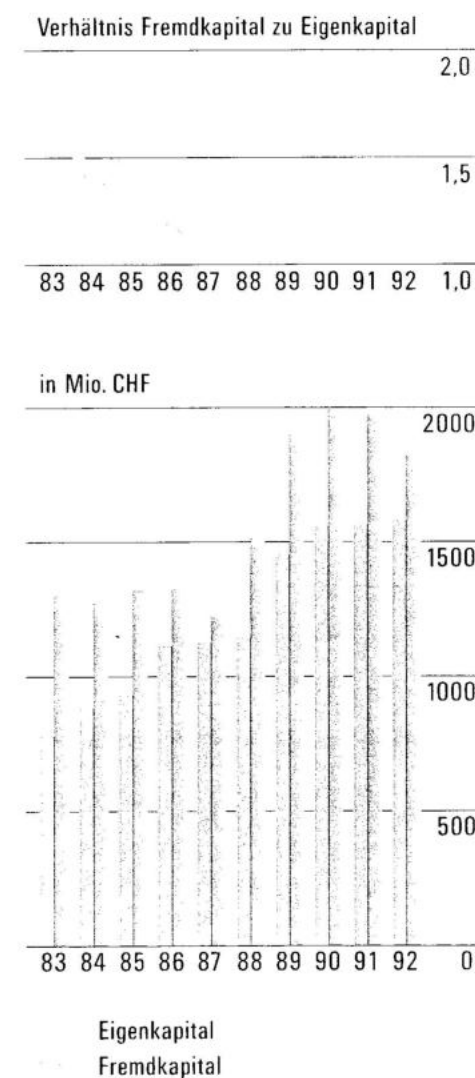
10

Aktiven (Vermögenswerte)	Anschaffungswert Anfangs- bestand 1. 1. 1992	Zugang: Neu- erwerb/ Lager- zuwachs	Abgang: Verkauf/ Lager- vermin- derung	Anschaffungswert End- bestand 31. 12. 1992	Kumulative Abschrei- bungen bzw. Minder- bewertung	Buchwert 31. 12. 1992	Buchwert 31. 12. 1991
<b>Anlagevermögen</b>							
Immobilien							
Grundstücke	64 638	179	—	64 817	9 068	<b>55 749</b>	55 570
Bauten und bauliche Einrichtungen	801 585	26 372	3 976	823 981	556 954	<b>267 027</b>	273 133
	866 223	26 551	3 976	888 798	566 022	<b>322 776</b>	328 703
(Versicherungswert exkl. Grundstücke 1132 Mio. CHF)							
Flugzeugpark							
Flugzeuge	3 075 520	438 833	432 380	3 081 973	1 951 145	<b>1 130 828</b>	1 029 125
Reservetriebwerke	194 769	32 110	—	226 879	105 584	<b>121 295</b>	104 070
Flugzeigersatzteile und Halbfabrikate	531 427	43 170	54 627	519 970	362 763	<b>157 207</b>	165 417
	3 801 716	514 113	487 007	3 828 822	2 419 492	<b>1 409 330</b>	1 298 612
(Versicherungswert 3473 Mio. CHF)							
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge							
Informations- verarbeitungsanlagen	199 279	17 483	20 402	196 360	165 533	<b>30 827</b>	37 787
Fahrzeuge	138 203	8 692	2 852	144 043	115 393	<b>28 650</b>	33 295
Übrige Einrichtungen	430 761	13 895	6 359	438 297	347 902	<b>90 395</b>	118 558
	768 243	40 070	29 613	778 700	628 828	<b>149 872</b>	189 640
(Versicherungswert inkl. nicht aktivierte Anlagen 1036 Mio. CHF)							
Beteiligungen	1 262 930	7 365	100 726	1 169 569	230 054	<b>939 515</b>	1 055 812
Vorauszahlungen für Flugzeuge und übrige Anlagen						<b>431 047</b>	560 000
Total Anlagevermögen						<b>3 252 540</b>	3 432 767
<b>Umlaufvermögen</b>							
Materialbestände	202 292	43 578	12 331	233 539	156 516	<b>77 023</b>	55 423
(Versicherungswert 237 Mio. CHF)							
Reservierte Aktien						<b>48 937</b>	49 098
Debitoren und trans. Aktiven						<b>1 192 919</b>	1 176 313
Verfügbare Mittel							
Wertschriften						<b>557 344</b>	361 202
Kurzfristige Geldanlagen						<b>914 284</b>	985 057
Bankguthaben und Gelder unterwegs						<b>75 148</b>	82 491
Kassen und Postcheck						<b>6 985</b>	8 640
						<b>1 553 761</b>	1 437 390
Total Umlaufvermögen						<b>2 872 640</b>	2 718 224
<b>Bilanzsumme</b>						<b>6 125 180</b>	6 150 991

11

Passiven (Kapitalquellen)	Buchwert 31. 12. 1992	Buchwert 31. 12. 1991
<b>Eigenkapital</b>		
Aktienkapital		
Namenaktien	<b>488 924</b>	488 924
Inhaberaktien	<b>318 881</b>	318 881
	<b>807 805</b>	807 805
Reserven		
Allgemeine		
aus Gewinnzuweisung	159 873	
aus Agio	401 770	
aus Genussscheinen	34 596	
	<b>596 239</b>	591 439
Spezielle		
für eigene Aktien	49 156	
übrige Reserven	110 844	
	<b>160 000</b>	160 000
	<b>756 239</b>	751 439
Total Eigenkapital	<b>1 564 044</b>	1 559 244
<b>Fremdkapital</b>		
Langfristige Schulden		
Obligationenanleihen	<b>1 466 000</b>	1 653 601
Bankdarlehen	<b>120 000</b>	95 000
Übrige langfristige Schulden	<b>243 600</b>	224 600
	<b>1 829 600</b>	1 973 201
Kurzfristige Schulden		
Dividenden und Obligationenzinsen	<b>3 600</b>	2 394
Kreditoren und transitorische Passiven	<b>1 517 408</b>	1 379 990
Personaldepositenkasse	<b>110 351</b>	108 717
	<b>1 631 359</b>	1 491 101
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	<b>741 512</b>	753 713
Total Fremdkapital	<b>4 202 471</b>	4 218 015
<b>Rückstellungen und Wertberichtigungen</b>	<b>333 710</b>	319 709
<b>Verfügbarer Gewinn</b>		
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	<b>4 155</b>	6 423
Reingewinn des Jahres	<b>20 800</b>	47 600
Total verfügbarer Gewinn	<b>24 955</b>	54 023
<b>Bilanzsumme</b>	<b>6 125 180</b>	6 150 991
Eventualverpflichtungen	<b>136 312</b>	140 721

### Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital 1983-1992





## Erläuterungen zur Bilanz

12

### Allgemeines

	Veränderung zum Vorjahr %	Anteil an Bilanzsumme	
		1992 %	1991 %
Anlagevermögen	- 5	53	56
Umlaufvermögen	+ 6	47	44
Eigenkapital	+ 0	26	25
Langfristiges Fremdkapital	- 7	30	32
Übriges Fremdkapital	+ 6	39	36
Bilanzsumme	- 0		

Mit einer Abnahme um 26 Mio. Franken veränderte sich die Bilanzsumme kaum. Im Ausmass des Rückganges des Anlagevermögens nahm das Umlaufvermögen zu. Die verfügbaren Mittel konnten um 116 Mio. Franken erhöht werden. Das Anlagevermögen ist weiterhin vollständig mit Eigenkapital und langfristigem Fremdkapital finanziert.

### Aktiven Immobilien

Rund zwei Drittel der Neuinvestitionen von 27 Mio. Franken betreffen Objekte am Flughafen Zürich, mit Schwergewicht auf Investitionen in den neuen Swissair-Terminal.

#### Zusammensetzung der Bauten und baulichen Einrichtungen

		Anschaffungswerte		Buchwerte	
		1992 Mio. CHF	1992 Mio. CHF	1991 Mio. CHF	1991 Mio. CHF
Eigene Bauten	Schweiz	554	208		208
	Ausland	58	12		15
Einbauten in Mietobjekten	Schweiz	102	16		15
	Ausland	79	0		0
Im Bau befindliche Objekte		31	31		35
Gemäss Bilanz		824	267		273

### Flugzeugpark

Die 439 Mio. Franken Neuzuwachs bei den Flugzeugen betreffen 3 MD-11 sowie 2 Fokker 100. Diesem Flottenzuwachs steht der Abgang von 5 DC-10-30 Flugzeugen gegenüber. Die 32 Mio. Franken Investitionen in Reservetriebwerke stehen ebenfalls im Zusammenhang mit der vergrösserten MD-11-Flotte.

Die ordentlichen Abschreibungen auf dem Flugzeugpark betragen 1992 279 (Vorjahr 257) Mio. Franken. Der Buchwert des Flugzeugparkes stieg leicht auf 37% (Vorjahr 34%) des Anschaffungswertes an.

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.

Im Bilanzausweis nicht enthalten sind die mit langfristigen Lease-Verträgen gemieteten Flugzeuge, nämlich 3 Boeing 747, 5 MD-11 und 1 MD-81. Gegenüber dem Vorjahr hat sich dieser Bestand nicht verändert. Der Anschaffungswert dieser Flugzeuge entspricht einem Investitionsbetrag von 1,3 Mrd. Franken. Die noch offenen Kapitalverpflichtungen betragen 1,0 Mrd. Franken. Diese Verpflichtungen haben sich gegenüber dem Vorjahr in Schweizerfranken leicht erhöht, da die Lease-Verträge auf Fremdwährungen lauten.

13

### Beteiligungen

Zusammensetzung der Buchwerte der Beteiligungen		1992 Mio. CHF	1991 Mio. CHF
Tochtergesellschaften		385	358
Minderheitsbeteiligungen		555	698
		940	1056
Aufteilung nach	Inland	384	448
	Ausland	556	608

Die Neuinvestitionen von lediglich 7 Mio. Franken betreffen kleinere Börsenkäufe von Balair- und Crossair-Aktien sowie Gründungskapitalien der Airline Finance Support Ltd., Bombay (künftige Verkehrsabrechnung), und der verselbständigten Firmen unseres Verpflegungsbereiches auf Anfang 1993. Unsere Kapitalanteile stiegen bei Balair von 48,9% auf 50% und bei Crossair von 48,5% auf 49,4% leicht an.

Wesentlichster Abgang bei den Beteiligungen bildete der Verkauf unseres Aktienpaketes an der Reisebüro Kuoni AG. Im

Berichtsjahr wurden die Minderheitsbeteiligungen an Austrian, Delta, Covia, Galileo sowie Singapore Airlines in einem Gesamtbetrag von 53 Mio. Franken wertberichtigt.

### Vorauszahlungen

Der Rückgang um 129 Mio. Franken ist in den Flugzeugablieferungen begründet und damit verbunden in einer Verschiebung der geleisteten Vorauszahlungen in die Position Flugzeugpark. Neue grössere Vorauszahlungen im Umfange von 21 Mio. Franken erfolgten für Flugsimulatoren.

### Materialbestände

Inventarbestände zu Anschaffungswerten	1992 Mio. CHF	1991 Mio. CHF
Technisches Verbrauchsmaterial	94	101
Technische Drittleistungen in Arbeit	65	38
Bordverpflegungs- und Taxfree-Material	46	41
Übriges Material	28	22
	233	202

Am Jahresende waren verschiedene grössere Flugzeugrevisionen für Kunden in Arbeit, was den Anstieg der entsprechenden Materialbestände um 27 Mio. Franken zur Folge hatte.

### Reservierte Aktien

Zusammensetzung	1992 Mio. CHF	1991 Mio. CHF
23819 Aktien für Personal (Vorjahr 24279)	8	8
116000 Aktien für Partnerbeteiligungen gemäss Beschluss der Generalversammlung vom 26. 4. 1990	41	41
	49	49

Während die Aktien für das Personal bei einer Bank deponiert sind, befinden sich die anderen reservierten Aktien im Eigenbesitz.

**Debitoren und transitorische Aktiven**

Zusammensetzung	1992 Mio. CHF	1991 Mio. CHF
Forderungen gegenüber Fluggesellschaften	310	273
Forderungen gegenüber Kunden und Agenten	334	429
Forderungen gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe:		
laufende Rechnungen	26	26
Darlehen	258	211
Andere Guthaben	119	96
Transitorische Aktiven	146	141
	<b>1193</b>	1176

Die Debitorenguthaben sind zu Nominalwerten bilanziert. Für Kunden- und Währungsrisiken bestehen angemessene Rückstellungen auf der Passivseite.

Die Forderungen gegenüber Kunden und Agenten sind Ende 1992 wieder auf den üblichen Stand gesunken. Die Veränderung betrifft praktisch ausschliesslich ein im Vorjahr kurz vor Jahresende entstandenes Guthaben bei Pratt and Whitney im Zusammenhang mit der Lieferung der Triebwerke für unsere MD-11-Flugzeuge.

Die um 47 Mio. Franken gestiegenen Darlehen an Tochtergesellschaften betreffen weitere Finanzierungen der SBAG für ihre Geschäftsausweitung.

**Verfügbare Mittel**

Die kurzfristigen Geldanlagen weisen folgende Fälligkeiten auf:

	Mio. CHF
1993	532
1994	79
1995 und später	303
	914

Diese Geldanlagen sowie die Wertschriften von 557 Mio. Franken sind zu 87% (Vorjahr 79%) in Schweizerfranken angelegt. Die Wertschriften sind frei verfügbar.

**Passiven  
Eigenkapital**

	1992 Anzahl	1992 Mio. CHF	1991 Mio. CHF
Dividendenberechtigtes Eigenkapital			
Aktien			
Nominal zu 350 CHF	2 308 015	808	808
- Reserviert für Kapitalbeteiligungen	- 116 000	- 41	- 41
- Reserviert für Personal	- 23 819	- 8	- 8
	2 168 196	759	759
Genussscheine, ohne Nennwert	981 932		
- Reserviert für Optionsanleihen	- 803 727		
Dividendenberechtigter Wert auf der rechnerischen Basis von 70 CHF je Genussschein, d. h. 1/3 einer Aktie	178 205	12	12
Total dividendenberechtigtes Eigenkapital		<b>771</b>	771

Das Aktienkapital blieb unverändert. Die ausgewiesenen Reserven erhöhten sich um die aus der Gewinnverwendung 1991 zugewiesenen 4,8 Mio. Franken.

Die neu separat auszuweisenden 49 Mio. Franken spezielle Reserven für eigene Aktien umfassen nebst den oben erwähnten reservierten Titeln noch den Wert für 195 Aktien im Besitze von Tochtergesellschaften.

**Langfristige Schulden**

Der Rückzahlung von Obligationenanleihen und Privatplazierungen im Umfange von 188 Mio. Franken sowie weiterer Darlehen von 86 Mio. Franken stehen langfristige Neugeldaufnahmen von 130 Mio. Franken gegenüber.

Zusammensetzung der ausstehenden Obligationenanleihen und Privatplazierungen:

6¼%	80 Mio. CHF	1981-1993	5¼%	200 Mio. CHF	1989-2003
4 %	70 Mio. CHF	1978-1994		84 Mio. CHF	1980-2005 2)
3 %	50 Mio. CHF	1988-1995 P 1)		36 Mio. CHF	1980-2005 2)
5½%	76 Mio. CHF	1981-1996 1)	4¼%	150 Mio. CHF	1988-2013 3)
5½%	120 Mio. CHF	1982-1997			
6 %	100 Mio. CHF	1989-1998 P		1 466 Mio. CHF	
4½%	100 Mio. CHF	1987-1999 P			
3¼%	100 Mio. CHF	1989-1999 1)			
6 %	100 Mio. CHF	1990-2000 P			
4¼%	100 Mio. CHF	1988-2000 P			
3 %	100 Mio. CHF	1987-2001 1)			

1) Optionsanleihen  
2) variabler Zinssatz (zurzeit 7½%)  
3) ab 2000 variabler Zinssatz  
P Privatplazierungen

Die übrigen langfristigen Schulden weisen eine mittlere Laufzeit von 6,6 Jahren auf.

**Kurzfristige Schulden**

Zusammensetzung der Kreditoren und transitorischen Passiven:	1992 Mio. CHF	1991 Mio. CHF
Schulden gegenüber Lieferanten	252	251
Schulden gegenüber Gesellschaften der Swissair-Gruppe	5	16
Schulden gegenüber den Personalvorsorgeeinrichtungen	14	34
Andere Schulden	152	143
Transitorische Passiven	1094	936
	<b>1517</b>	1380

Höhere Mietkostenabgrenzungen für die geleaste Flugzeuge sowie ausstehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit vorzeitigen Pensionierungen sind für den Anstieg der transitorischen Passiven verantwortlich.

Am Jahresende sind wiederum keine kurzfristigen Bankdarlehen beansprucht.

**Noch nicht eingelöste Transportdokumente**

Der Rückgang der ausstehenden Transportverpflichtungen um 1,6% liegt im Rahmen des Ertragsrückganges im Passagegeschäft.

**Rückstellungen und Wertberichtigungen**

65% dieser Position beziehen sich auf die in den Vermögenswerten steckenden Währungs- und Kundenrisiken. Sie decken die aus heutiger Sicht möglichen Risiken in ausreichendem Masse ab.

Um u. a. den höheren Fremdwährungsbilanzkursen Rechnung zu tragen, wurden die Rückstellungen nochmals leicht um 14 Mio. Franken erhöht.

**Eventualverpflichtungen**

	1992 Mio. CHF	1991 Mio. CHF
Bürgschaftsverpflichtungen für Tochtergesellschaften	5	5
Garantieverpflichtungen für Tochtergesellschaften	31	33
Bürgschaftsverpflichtungen für eigene Belange	23	22
Garantieverpflichtungen für eigene Belange	77	81
	<b>136</b>	141

Der bescheidene Rückgang ist auf reduzierte Garantieleistungen zugunsten der Galileo Company Ltd. zurückzuführen.

## Anträge des Verwaltungsrates

16

Zum Geschäftsjahr 1992 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 13. Mai 1993 die Anträge:

- den vorliegenden Jahresbericht sowie die Jahresrechnung per 31. Dezember 1992 zu genehmigen;
- den Mitgliedern des Verwaltungsrates und der Revisionsstelle Entlastung zu erteilen;

3. den Gewinnsaldo aus:		<b>CHF</b>
– Reingewinn 1992	20 800 000	
– Gewinnvortrag vom 1. Januar 1992	4 155 074	<b>24 955 074</b>
wie folgt zu verwenden:		
– Dividende von brutto CHF 10.– pro Aktie auf 2 168 196 Namen- und Inhaberaktien (Inhaberaktien gegen Coupon Nr. 59)		<b>21 681 960</b>
– Dividende von brutto CHF 2.– pro Genussschein auf 178 205 Genussscheinen (Coupon Nr. 59)		<b>356 410</b>
– Zuweisung an den Fonds zugunsten der Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair		<b>1 000 000</b>
– Vortrag auf neue Rechnung		<b>1 916 704</b>

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, gelangt ab 19. Mai 1993 zur Auszahlung:

	pro Aktie CHF	pro Genussschein CHF
Dividende 1992	<b>10.00</b>	<b>2.00</b>
abzüglich 35% Verrechnungssteuer	<b>3.50</b>	<b>0.70</b>
<b>netto</b>	<b>6.50</b>	<b>1.30</b>

## Bericht der Revisionsstelle

17

An die  
Generalversammlung der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr  
Aktiengesellschaft, Zürich

über die Gewinnverwendung Gesetz und  
Statuten entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende  
Jahresrechnung zu genehmigen.

Als Revisionsstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die Buchführung und die vom Verwaltungsrat vorgelegte Jahresrechnung, bestehend aus Erfolgsrechnung und Bilanz, für das am 31. Dezember 1992 abgeschlossene Geschäftsjahr im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft. Unsere Prüfung erfolgte nach anerkannten Grundsätzen des Berufsstandes. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Zürich, 25. März 1993

Schweizerische Treuhandgesellschaft –  
Coopers & Lybrand AG

Prof. Dr. C. Helbling  
Dipl. Bücherexperte  
Leitender Revisor

Aufgrund unserer Prüfung stellen wir fest, dass die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag

L. Marbacher  
Dipl. Bücherexperte  
Leitender Revisor

## Aktien- und Dividenden-Kennziffern

(in Franken)

Geschäftsjahr	Ausgewiesener Reingewinn je Aktie <sup>1</sup> (vor ausserordentlichen Abschreibungen)	Selbstfinanzierung je Aktie <sup>1</sup> vor Gewinnverteilung	Ausgewiesenes Eigenkapital je Aktie <sup>1</sup>	Dividende		Bezugsrechte	
				je Aktie <sup>2</sup>	je Genussschein <sup>3</sup>	Namenaktie	Inhaberaktie
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
1991	21.60	246	689	20.00	4.00		
1992 <sup>4</sup>	9.44	260	688	10.00	2.00		
<b>Durchschnitt 10 Jahre</b>				<b>28.50</b>	<b>5.06</b>	<b>8.60</b>	<b>13.70</b>

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

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

<sup>3</sup> Genussscheine Durchschnitt 7 Jahre.

<sup>4</sup> Vorbehaltlich Genehmigung der Gewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates

## Kapitalflussrechnung 1992

18

Herkunft der Mittel	1992		1991	
	Mio. CHF		Mio. CHF	
<b>Innenfinanzierung:</b>				
Selbstfinanzierung				
Reingewinn des Berichtsjahres	<b>20.8</b>		47.6	
Abschreibungen	<b>391.0</b>		367.0	
Rückstellungen und Bewertungskorrekturen	<b>162.2</b>	<b>574.0</b>	127.1	541.7
Andere Mittelzugänge				
Buchwerte verkaufter Anlagen und Beteiligungen		<b>212.5</b>		116.3
Abnahme übriges Umlaufvermögen	<b>0.0</b>		21.2	
Abnahme verfügbare Mittel	<b>0.0</b>	<b>0.0</b>	141.7	162.9
<b>Aussenfinanzierung:</b>				
Eigenfinanzierung				
Erhöhung des Aktienkapitals inkl. Agio		<b>0.0</b>		32.7
Fremdfinanzierung				
Neue langfristige Schulden	<b>130.0</b>		70.0	
Zunahme kurzfristige Schulden	<b>128.1</b>	<b>258.1</b>	41.2	111.2
<b>Gesamtzugang an Mitteln</b>		<b>1 044.6</b>		<b>964.8</b>
<b>Verwendung der Mittel</b>				
Vermehrung Anlagevermögen:				
Immobilien	<b>26.5</b>		47.4	
Flugzeugpark	<b>514.1</b>		612.8	
Betriebseinrichtungen und Fahrzeuge	<b>40.1</b>		74.5	
Beteiligungen	<b>7.4</b>		150.1	
Vorauszahlungen	<b>(128.9)</b>	<b>459.2</b>	(419.3)	465.5
Vermehrung Umlaufvermögen:				
Verfügbare Mittel	<b>118.8</b>		0.0	
Debitoren und transitorische Aktiven	<b>106.6</b>		407.3	
Übriges Umlaufvermögen	<b>41.3</b>	<b>266.7</b>	0.0	407.3
Verminderung Fremdkapital:				
Rückzahlung Obligationenanleihen und Privatplazierungen	<b>187.6</b>		80.0	
Rückzahlung übrige langfristige Schulden	<b>86.0</b>	<b>273.6</b>	11.0	91.0
Gewinnausschüttung für Vorjahr		<b>45.1</b>		1.0
<b>Total Verwendung der Mittel</b>		<b>1 044.6</b>		<b>964.8</b>

Der gesamte Mittelfluss von rund 1 Mrd. Franken lag etwas höher als in den vergangenen beiden Jahren. Die letztjährige Rekordselbstfinanzierung konnte nochmals leicht übertroffen werden. Diese 574 Mio. Franken machen 55% des Mittelzuflusses aus. Die realisierten Buchgewinne wurden zum grössten Teil für Rückstellungen sowie Bewertungskorrekturen bei Beteiligungen und Darlehen an Tochtergesellschaften verwendet.

Die Investitionen in das Anlagevermögen erreichten mit 459 Mio. Franken einen ähnlich tiefen Wert wie im Vorjahr. Mit der erarbeiteten Nettoselbstfinanzierung (Selbstfinanzierung abzüglich Gewinnausschüttung aus Vorjahr) konnten die Neuinvestitionen wiederum vollumfänglich bezahlt werden.

## Wertschöpfungsrechnung 1992

19

Wertschöpfung der Swissair weltweit in Mio. Franken

	1992	1991	1990	1989	1988
Unternehmensleistung	<b>5 455</b>	5 312	5 050	4 847	4 294
- Vorleistungen	<b>2 880</b>	2 841	2 724	2 546	2 182
- Ordentliche Abschreibungen	<b>391</b>	367	335	323	302
<b>Nettowertschöpfung</b>	<b>2 184</b>	2 104	1 991	1 978	1 810
in % der Unternehmensleistung	<b>40</b>	40	39	41	42
CHF je Mitarbeiter	<b>114 800</b>	109 000	100 100	102 500	97 400

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

Die *Unternehmensleistung* setzt sich zusammen aus den Gesamterträgen sowie allfällig direkt geäußneten Reserven. In den *Vorleistungen* sind alle von Dritten bezogenen Güter und Dienstleistungen enthalten. Die wichtigsten sind: Treibstoff, technisches Material und Überholungskosten, Bodenorganisationsdienste, Mietkosten für Flugzeuge und Material sowie Verpflegungsgüter.

Die *Nettowertschöpfung* konnte im Berichtsjahr um 3,8% gesteigert werden; der Zuwachs lag damit leicht höher als jener der gesamten Unternehmensleistung von 2,7%. Diese Zunahme sowie der um rund 200 Positionen tiefere Personalbestand führten zu einer beachtlichen Steigerung der Nettowertschöpfung je Mitarbeiter um 5800 Franken oder 5,3%.

Verteilung der Wertschöpfung in %:

	1992*	1991
an Personal	<b>90,4</b>	88,3
an Staat	<b>3,5</b>	3,6
an Kreditgeber	<b>5,2</b>	5,9
an Kapitalgeber	<b>1,0</b>	2,1
verbleiben in der Unternehmung	<b>-0,1</b>	0,1

\* nach beantragter Gewinnverteilung

Über die Hälfte der Anteilserhöhung des *Personals* entfällt auf spezielle Entschädigungen im Zusammenhang mit dem erfolgten Stellenabbau.

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

Dem Rückgang des *Kreditgeberanteiles* liegt auch eine absolute Abnahme des Betrages zugrunde. Hauptbestimmend dafür war das im Jahresdurchschnitt tiefere langfristige Fremdkapital.

## Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

20

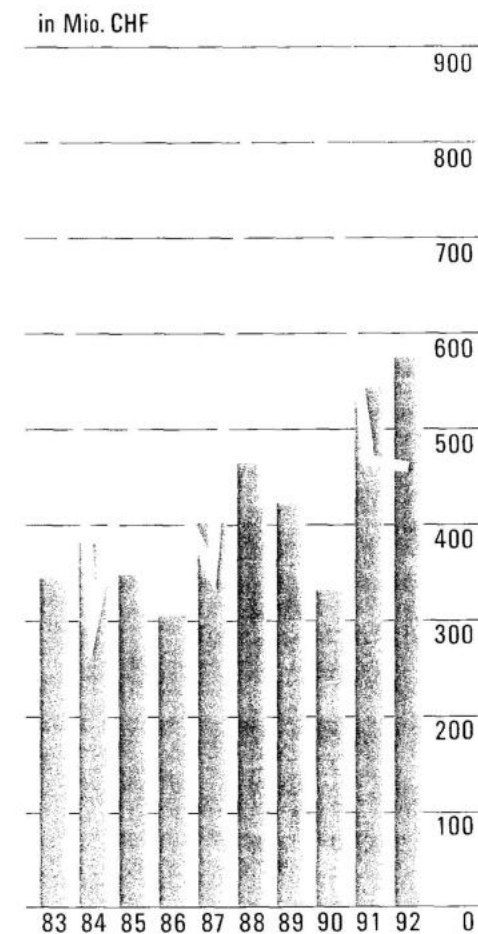
	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984	1983
<b>Verkehrsleistungen</b>										
Flugstunden	<b>207 549</b>	194 996	197 048	188 124	173 835	155 211	150 576	141 507	139 228	143 091
Angeborene tkm	<b>4 356.7</b>	3 909.9	3 845.2	3 751.6	3 621.4	3 381.7	3 240.5	3 020.3	2 941.8	2 794.6
Ausgelastete tkm	<b>2 683.7</b>	2 459.5	2 526.1	2 474.6	2 303.6	2 152.6	2 010.0	1 947.5	1 875.2	1 781.7
Ausgelastete Passagier-tkm	<b>1 572.8</b>	1 468.4	1 548.2	1 535.4	1 439.8	1 367.9	1 286.8	1 261.3	1 194.3	1 199.1
Ausgelastete Fracht-tkm	<b>1 063.4</b>	944.6	927.4	887.9	813.9	733.8	674.2	636.9	634.1	540.4
Ausgelastete Post-tkm	<b>47.5</b>	46.5	50.5	51.3	49.9	51.0	49.0	49.3	46.8	42.2
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	<b>61.7</b>	63.0	65.8	66.2	63.9	63.9	62.2	64.7	63.9	63.8
Nutzwelle <sup>1</sup>	<b>65.7</b>	64.9	69.2	65.2	63.7	63.4	63.6	64.0	63.6	63.8
Flugbetriebskosten je angebotenem tkm	<b>0.92</b>	1.01	1.00	0.96	0.88	0.90	0.97	1.12	1.06	1.03
Sitzauslastung	<b>60.3</b>	61.6	65.1	65.3	63.6	63.7	62.2	64.6	62.7	63.7
<b>Personalbestand</b> Ende Jahr ohne Lehrlinge	<b>19 025</b>	19 302	19 883	19 296	18 584	17 908	17 657	17 262	16 652	16 147
<b>Erträge und Aufwand</b> in Mio. CHF										
Verkehrserträge	<b>3 921.6</b>	3 963.0	3 798.8	3 774.2	3 294.3	3 153.9	3 185.3	3 514.8	3 247.0	2 976.2
Diverse Erträge	<b>1 533.1</b>	1 349.3	1 251.0	1 062.9	990.1	849.6	845.6	839.5	764.9	718.0
Gesamterträge	<b>5 454.7</b>	5 312.3	5 049.8	4 837.1	4 284.4	4 003.5	4 030.9	4 354.3	4 011.9	3 694.2
Gesamtaufwand (ohne Abschreibungen)	<b>5 042.9</b>	4 897.7	4 710.5	4 374.4	3 866.3	3 628.4	3 690.4	3 971.8	3 653.2	3 362.9
Bruttoergebnis	<b>411.8</b>	414.6	339.3	462.7	418.1	375.1	340.5	382.5	358.7	331.3
Abschreibungen	<b>391</b>	367	335	323	302	273	276	269	268	250
Reinergebnis	<b>20.8</b>	47.6	4.3	94.7	76.1	30	64.5	68.5	60.7	56.3
<b>Bilanz per 31. Dezember</b> in Mio. CHF (nach Gewinnverteilung)										
Bilanzsumme	<b>6 125.2</b>	6 151.0	6 062.5	5 908.1	4 869.3	4 399.0	4 461.3	4 347.7	4 106.5	3 814.0
Aktiven										
Anlagevermögen	<b>3 252.5</b>	3 432.8	3 485.1	3 113.0	2 613.7	2 211.8	2 208.3	2 110.2	2 072.5	2 116.4
Umlaufvermögen	<b>2 872.7</b>	2 718.2	2 577.4	2 795.1	2 255.6	2 187.2	2 253.0	2 237.5	2 034.0	1 697.6
Passiven										
Aktienkapital	<b>807.8</b>	807.8	807.8	709.2	615.4	615.4	615.4	568.3	568.3	506.7
Reserven	<b>756.2<sup>2</sup></b>	756.2	750.8	737.0	527.0	509.0	492.0	358.0	315.0	270.0
Fremdkapital	<b>4 225.6<sup>2</sup></b>	4 219.0	4 198.9	4 140.9	3 416.0	2 986.3	3 090.9	3 144.5	2 943.5	2 803.3
Rückstellungen	<b>333.7</b>	319.7	298.6	314.9	305.2	282.7	258.0	271.2	274.6	229.4
Gewinnvortrag	<b>1.9<sup>2</sup></b>	4.2	6.4	6.1	5.7	5.6	5.0	5.7	5.1	4.6

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

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

21

### Investitionen und Selbstfinanzierung 1983-1992



Investitionen  
Selbstfinanzierung netto

# Grundsätze der Konzernrechnungslegung

22

## 1. Grundlage

Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags- und Vermögenslage der Swissair-Gruppe. Er ist in Übereinstimmung mit den EG-Richtlinien Nr. 4 und Nr. 7.

## 2. Konsolidierungskreis

Die Konzernrechnung umfasst neben der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG als Muttergesellschaft Unternehmen, an denen Swissair direkt oder indirekt mehr als 50% der Stimmrechte hält (siehe Liste der Beteiligungen, Seiten 24 und 25). Nicht mit einbezogen werden Beteiligungen von geringer Bedeutung.

Beteiligungen mit Anteilen 20–50% (assoziierte Unternehmen) werden nach der Equity-Methode zum ausgewiesenen anteiligen Wert des Eigenkapitals aus dem Vorjahr in die Konzernrechnung aufgenommen.

Anteile von weniger als 20% sowie die nicht konsolidierten Mehrheitsbeteiligungen werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren belegten Werten angesetzt.

## 3. Konsolidierungsmethode

Bei den Mehrheitsbeteiligungen wird die Methode der Vollkonsolidierung angewandt. Aktiven und Passiven, Aufwand und Ertrag werden voll übernommen und die Anteile von Minderheitsaktionären am Eigenkapital und Gewinn separat ausgewiesen. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der angelsächsischen Methode. Der Goodwill wird mit den Konzernreserven verrechnet.

## 4. Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Der Abschlussstichtag ist der 31. Dezember. Es werden alle Gesellschaftsabschlüsse zwischen dem 30. September und dem 31. Dezember einbezogen. Falls in dieser Periode kein Abschluss erfolgt, werden Zwischenabschlüsse auf den 31. Dezember erstellt. Für alle Abschlüsse gelten einheitliche Bewertungsgrundsätze. Wertberichtigungen und Rückstellungen werden für die am Bilanzstichtag erkennbaren und quantifizierbaren Minderwerte und Verpflichtungen gebildet. Die Aktivierungsgrenze beträgt CHF 5000. Die Sachanlagen werden zu Anschaffungskosten abzüglich planmässigen, linearen Abschreibungen bewertet.

Es gelten folgende Abschreibungszeiträume:

Organisations- und Gründungskosten	werden nicht aktiviert
Grundstücke	werden in der Regel nicht abgeschrieben
Bauten	max. 50 Jahre
Linienflugzeuge	12 Jahre
Charterflugzeuge	16 Jahre
Ersatztriebwerke und Ersatzteile	analog Flugzeugpark
übriges Sachanlagevermögen	5–10 Jahre

Die Swissair-Gruppe bildet für die Überholung ihrer Flugzeuge bei Dritten Rückstellungen unter Berücksichtigung der Überholungsintervalle.

Die Bewertung der Warenvorräte sowie der Wertpapiere erfolgt zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten. Das in den Warenvorräten enthaltene technische Verbrauchsmaterial wird analog dem Flugzeugpark abgeschrieben.

Forderungen, Geldanlagen, übriges Umlaufvermögen sowie Fremdkapital werden zu Nominalwerten bewertet.

Anlagen im Leasing werden nicht bilanziert.

## 5. Währungsumrechnung

Fremdwährungsumrechnungen für das Anlagevermögen, das Umlaufvermögen und das Fremdkapital der ausländischen Tochtergesellschaften erfolgen zum Stichtagskurs am Jahresende. Das Eigenkapital wird zu historischen Kursen umgerechnet. In der Erfolgsrechnung erfolgt die Umrechnung zum Durchschnittskurs des Geschäftsjahres. Umrechnungsdifferenzen aus diesen Vorgängen werden erfolgsneutral über die Reserven verrechnet.

Transaktionen in Fremdwährungen in den Einzelabschlüssen werden zum Monatskurs umgerechnet. Die daraus entste-

23

henden Kursdifferenzen sind in der Erfolgsrechnung ausgewiesen.

## 6. Stetigkeit

Die Konsolidierungs- sowie die Rechnungslegungsgrundsätze blieben unverändert.

## Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen

24

(Stand 31. 12. 1992)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	Vollkonsolidierung (X)	Branche
Airline Financial Support Services, Bombay	75,0%	INR 36 000		D
Austrian Airlines (AUA), Wien	10,0%	ATS 2 600 000		L
Balair AG, Basel (Stimmrecht 58,4%)	50,0%	CHF 98 000	X	L
Crossair AG, Basel (Stimmrecht 52,6%)	49,4%	CHF 215 000	X	L
- Aviation Financial Services AG, Kloten	80,0%	CHF 1 000	X	D
- Business Air Ltd., Aberdeen	31,9%	GBP 1 806		L
- Cargo and Passenger Air Services AG, Basel	100 %	CHF 2 000	X	D
CTA, Compagnie de Transport Aérien, Meyrin (Stimmrecht 52%)	38,2%	CHF 29 461	X	L
Delta Air Lines Inc., Atlanta	4,6%	USD 163 314		L
Gebrüder Lincke AG, Kloten	100 %	CHF 100	X	I
Roscor AG, Kloten	100 %	CHF 50	X	D
(Beteiligung für Swissair an Covia Partnership; Anteil 11,0%, Anschaffungswert 109,9 Mio. USD)				
Shannon Aerospace Ltd., Shannon	35,0%	IEP 30 000		D
Singapore Airlines Ltd., Singapore	0,6%	SGD 641 273		L
Software Alliance Malaysia (SAM), Kuala Lumpur	23,0%	MYR 10 000		D
Swissair Beteiligungen AG (SBAG), Zürich	100 %	CHF 150 000	X	D
- Airest GmbH, Wien	35,0%	ATS 10 000		V
- Aero-Chef Denmark A/S, Kopenhagen (inkl. Beteiligungen)	80,0%	DKK 1 000	X	V
- «Am Stadtpark» GmbH, Wien	75,0%	ATS 32 000	X	H
- Buenos Aires Catering SA, Buenos Aires	45,0%	ARA 95 232 230		V
- Crossair Trading AG, Kloten (25% bei Crossair)	100 %	CHF 1 000	X	D
- Euroactividade AG, Vaduz	23,8%	CHF 1 059		D
- Gate Gourmet International AG, Kloten (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF 1 650	X	V
- HIRO/Swissair GmbH, Wien	75,0%	ATS 228 000	X	H
- Iber-Swiss Catering SA, Madrid	30,0%	ESP 500 000		V
- Jacky Maeder AG, Basel (inkl. Beteiligungen)	98,3%	CHF 13 000	X	T
- Kanalfährdienst Olau Line (UK) Ltd., Hamburg	5,0%	DEM 4 000		D
- Papadacos AE, Athen	35,0%	GRD 930 000		V
- Partenreederei MS «Olau Hollandia» II, Hamburg	5,0%	DEM 50 000		D
- Partenreederei MS «Olau Britannia» II, Hamburg	5,0%	DEM 50 000		D
- Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey	33,3%	GBP 17 500		D
- Prohotel Wäscherei AG, Kloten	47,1%	CHF 500		D
- SNH Finanzierungen AG, Hergiswil	100 %	CHF 700	X	H
- SNH Immobilien AG, Hergiswil (Hotel Drake)	100 %	CHF 35 000	X	H
- SNH Holding Inc., Dover/Del.	100 %	USD 149 872	X	H
- SNH Boston Inc., Boston	100 %	USD 77 637	X	H
- SNH Chicago Inc., Chicago	100 %	USD 13 915	X	H
- SNH Ackermann Ass., Atlanta	61,9%	USD 16 646	X	H

Zeichenerklärung: L = Luftfahrt V = Verpflegung T = Transport/Spedition I = Immobilien H = Hotellerie D = Diverse

25

(Stand 31. 12. 1992)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	Vollkonsolidierung (X)	Branche
- Sodereal Holding SA, Zürich	98,7%	CHF 55 600	X	H
- Hotel International AG, Zürich	74,3%	CHF 20 000	X	H
- Hotel Le Plaza AG, Basel	77,2%	CHF 18 535	X	H
- JTI Japan-Turkey Urban Development & Investment Co., Tokyo (Swissôtel Bosphorus, Istanbul)	14,2%	JPY 8 100 000		H
- Lensa Ltd., Seoul (The Swiss Grand Hotel)	40,0%	KRW 23 895 000		H
- Rheinpark Plaza Neuss GmbH, Neuss	100 %	DEM 500	X	H
- Hotel Ascot BV, Amsterdam	100 %	NLG 1 000	X	H
- Société Montreux-Palace SA, Montreux	54,1%	CHF 7 427	X	H
- Casino Kursaal de Montreux SA	30,5%	CHF 5 600		D
- Strikeport Ltd., London-Heathrow	40,0%	GBP 1 500		V
- Swiss Centre Ltd., London	24,5%	GBP 2 042		I
- Swissair Photo + Vermessungen AG, Zürich	100 %	CHF 2 000	X	D
- Swissair «Swissôtel» Management AG, Glattbrugg (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF 1 500	X	H
- Uto Holding und Beteiligungen AG, Zürich	75,0%	CHF 10 000	X	I
- Avireal AG, Ascona	100 %	CHF 500	X	I
- Grand Hotel Brunnen AG, Brunnen	100 %	CHF 150	X	I
- Uto Immobilien Chur AG, Chur	100 %	CHF 100	X	I
- Uto AG, Zürich	100 %	CHF 1 200	X	I
- Uto Immobilien AG, Zürich	100 %	CHF 100	X	I
- Uto Management AG, Zürich	100 %	CHF 100	X	I
The Galileo Company Ltd., Swindon	11,6%	GBP 40 000		D
Verntissa SA, Vernier	100 %	CHF 5 000	X	I
sowie weitere kleinere Beteiligungen				

Zeichenerklärung: L = Luftfahrt V = Verpflegung T = Transport/Spedition I = Immobilien H = Hotellerie D = Diverse

## Konsolidierte Erfolgsrechnung der Swissair-Gruppe 1992 (in Mio. CHF)

26

	Erläuterungen	1992	1991
Flugbetriebsserträge	1	4 302	4 256
Andere Betriebsserträge	2	1 409	1 266
Umsatzerlöse		5 711	5 522
Übrige Erträge	3	503	422
<b>Betriebsserträge</b>		<b>6 214</b>	5 944
Materialaufwand	4	(2 459)	(2 402)
Personalaufwand	5	(2 306)	(2 197)
Abschreibungen		(526)	(495)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	(709)	(689)
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>214</b>	161
Beteiligungserträge	7	8	21
Finanzerträge/-aufwand	8	(46)	(43)
Wertberichtigungen auf Beteiligungen	9	(56)	(43)
<b>Finanzergebnis</b>		<b>(94)</b>	(65)
Ausserordentliche Erträge		44	0
Ausserordentliche Aufwendungen		(32)	0
<b>Ausserordentliches Ergebnis</b>	10	<b>12</b>	0
Steuern	11	(28)	(29)
Gesamtgewinn der Swissair-Gruppe		104	67
Verlustanteil Minderheitsaktionäre		9	16
<b>Nettogewinn der Swissair-Gruppe</b>		<b>113</b>	83

## Konsolidierte Bilanz der Swissair-Gruppe per 31. Dezember 1992 (in Mio. CHF)

27

	Erläuterungen	1992	1991
<b>Aktiven</b>			
Immobilien		1 540	1 467
(Versicherungswert 2320 Mio. CHF)			
Flugzeugpark		3 465	3 307
(Versicherungswert 4867 Mio. CHF)			
Übrige Sachanlagen		371	431
(Versicherungswert 1219 Mio. CHF)			
Finanzanlagen	13	725	803
<b>Anlagevermögen</b>	12	<b>6 101</b>	6 008
Vorräte		143	121
(Versicherungswert 270 Mio. CHF)			
Forderungen	14	833	937
Transitorische Aktiven		206	186
Verfügbare Mittel	15	1 783	1 661
<b>Umlaufvermögen</b>		<b>2 965</b>	2 905
<b>Total Aktiven</b>		<b>9 066</b>	8 913
<b>Passiven</b>			
Aktienkapital		808	808
Agio und Genussscheine		436	436
Reserven		1 526	1 511
Nettoergebnis		113	83
<b>Eigenkapital</b>	16	<b>2 883</b>	2 838
Minderheitsaktionäre	17	308	325
<b>Rückstellungen</b>	18	<b>468</b>	453
Langfristiges Fremdkapital	19	3 192	3 158
Kurzfristiges Fremdkapital	20	1 134	1 189
Transitorische Passiven	21	1 081	950
<b>Fremdkapital</b>		<b>5 407</b>	5 297
<b>Total Passiven</b>		<b>9 066</b>	8 913
Eventualverpflichtungen	22	106	168



## Anhang zur konsolidierten Rechnung

28

### I. Allgemeines

Im Berichtsjahr wurde der Konsolidierungskreis um die Aero-Chef-Gruppe in Skandinavien erweitert. Die Erträge und Aufwendungen wurden pro rata temporis für das 4. Quartal 1992 miteinbezogen. Von der Betriebsertragszunahme von 270 Mio. CHF entfielen 18 Mio. CHF auf die Veränderung des Konsolidierungskreises. Bei der Vermögenszunahme von 153 Mio. CHF war dieser Umstand mit 56 Mio. CHF verantwortlich.

Die Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze blieben 1992 gegenüber dem Vorjahr unverändert. Bei der Darstellung erfolgte insofern eine Änderung, als

gewisse Aufwendungen, welche im Vorjahr im Umfang von 34 Mio. CHF unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten waren, neu im Finanzaufwand sind. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmungen (Luftverkehrsgesellschaften im Rahmen von Kooperationsabkommen) sind, sofern wesentlich, speziell erwähnt.

Das positive Ergebnis von 113 Mio. Franken entspricht einer Gewinnmarge von 1,8% (Vorjahr: 1,4%). Die erzielte Eigenkapitalrendite beträgt 4,1% (Vorjahr: 3,0%).

### II. Erläuterungen zur konsolidierten Erfolgsrechnung (in Mio. CHF)

	1992	1991	Veränderung in %
<b>1. Flugbetriebserträge</b>			
nach Gebieten			
Europa	2090	2087	+ 0
Nordatlantik	930	937	- 1
Südatlantik	100	125	- 20
Mittlerer Osten	249	192	+ 30
Ferner Osten	635	607	+ 5
Afrika	298	308	- 3
	<b>4302</b>	4256	+ 1
Der Ertragsrückgang im Sektor Südatlantik ist der Betriebseinstellung nach Caracas zuzuschreiben.			
nach Tätigkeiten			
Passage	3767	3731	+ 1
Fracht	494	481	+ 3
Post	41	44	- 7
	<b>4302</b>	4256	+ 1
<b>2. Andere Betriebserträge</b>			
Übrige Transporterträge	164	159	+ 3
Technische Drittleistungen	380	319	+ 19
Catering-, Hotel- und Restaurantserträge	504	454	+ 11
Provisionserträge	86	89	- 3
Abfertigungserträge	234	210	+ 11
Sonstige	41	35	+ 17
	<b>1409</b>	1266	+ 11

Rund 84% dieser Erträge fallen in der Schweiz an. Vom Ausländertrag entfallen 116 Mio. CHF auf die USA.

Die technischen Drittleistungen beinhalten 88 Mio. CHF Erträge von Kooperationspartnern.

29

(in Mio. CHF)	1992	1991
<b>3. Übrige Erträge</b>		
Liegenschaftserträge	47	34
Verwaltungs- und Managementserträge	16	15
Buchgewinne aus Anlageverkäufen	219	137
Andere Erträge	221	236
	<b>503</b>	422

Die Buchgewinne resultieren aus den letzten DC-10-Verkäufen der Swissair. Die «anderen Erträge» beinhalten wiederkehrende Erträge aus diversen übrigen Drittleistungen (u. a. Pilotenschulung, Informatikleistungen, Personalrestaurants).

### 4. Materialaufwand

Treibstoffkosten	460	515
Aufwand für bezogene Waren	774	754
Aufwand für bezogene Leistungen	1225	1133
	<b>2459</b>	2402

Der Aufwand für bezogene Leistungen beinhaltet vorwiegend Bodenorganisations-Fremdkosten, Mieten für Flugzeuge und Provisionsaufwendungen.

### 5. Personalaufwand

Löhne und Gehälter	1873	1776
Sozialleistungen	433	421
(davon für Altersvorsorge 1992: 358 Mio. CHF 1991: 348 Mio. CHF)	<b>2306</b>	2197
	<b>1992</b>	1991
Total Mitarbeiter	25800	25338
davon Bodenpersonal	20767	20216
Fliegendes Personal	4537	4601
Lehrlinge	496	521
davon in der Schweiz	19313	19514
im Ausland	6487	5824

Durch die Veränderung des Konsolidierungskreises kamen 824 Mitarbeiter dazu.

### 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Versicherungskosten	17	16
Übrige Personalkosten	48	51
Liegenschafts- und Energiekosten	207	172
Fernmeldekosten	46	52
Werbe- und Repräsentationskosten	116	112
Andere betriebliche Aufwendungen	275	286
	<b>709</b>	689

### 7. Beteiligungserträge

Anteil am Ergebnis von assoziierten Unternehmen	(3)	13
Erträge von übrigen Beteiligungen	11	8
	<b>8</b>	21

Die Abnahme des Anteils am Ergebnis von assoziierten Unternehmen ist dem Verkauf unseres Aktienpakets an der Reisebüro Kuoni AG zuzuschreiben.

(in Mio. CHF)	1992	1991
<b>8. Finanzerträge / -aufwand</b>		
Zinserträge von assoziierten Unternehmen	2	1
Allgemeine Zinserträge	160	173
Finanzaufwand	(208)	(217)
	<b>(46)</b>	<b>(43)</b>

Im Finanzaufwand sind Fremdkapitalzinsen von 193 Mio. CHF, Kommissionen, Debitorenverluste sowie realisierte und nichtrealisierte Währungsdifferenzen enthalten.

### 9. Wertberichtigungen auf Beteiligungen

Die Wertberichtigungen im Berichtsjahr betreffen wiederum fast ausschliesslich Minderheitsbeteiligungen der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG.

### 10. Ausserordentliches Ergebnis

Die ausserordentlichen Erträge setzen sich aus den Buchgewinnen der Beteiligungsverkäufe von Reisebüro Kuoni AG und Delta Air GmbH zusammen.

Die ausserordentlichen Aufwendungen beinhalten ausschliesslich die Bildung von Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen.

Das ausserordentliche Ergebnis hat keinen wesentlichen Einfluss auf den Steueraufwand des Berichtsjahres.

### 11. Steuern

Diese setzen sich wie folgt zusammen:

Ertrags- und Kapitalsteuern	24	28
Latente Steuern	4	1
	<b>28</b>	<b>29</b>

Durch die Möglichkeit von Verlustkompensationen blieb die Steuerbelastung praktisch konstant.

## III. Erläuterungen zur konsolidierten Bilanz (in Mio. CHF)

### 12. Anlagevermögen

Anlagenspiegel (in Mio. CHF)		Stand 1. 1. 1992	Veränderung Kons.-Kreis + Kursdiff.	Zugänge	Abgänge	Stand 31. 12. 1992
I. Immobilien	Anschaffungswerte	2003	105	65	18	2155
	Abschreibungen	536	24	56	1	615
	Buchwerte	1467				1540
II. Flugzeugpark	Anschaffungswerte	5556	0	599	492	5663*
	Abschreibungen	2249	0	351	402	2198
	Buchwerte	3307				3465
III. Übrige Sachanlagen	Anschaffungswerte	1066	(16)	64	46	1068
	Abschreibungen	635	(9)	111	40	697
	Buchwerte	431				371
IV. Finanzanlagen	Anschaffungswerte	931	(82)	64	4	909
	Abschreibungen	128	0	56	0	184
	Buchwerte	803				725
Summe	Anschaffungswerte	9556	7	792	560	9795
Anlagevermögen	Abschreibungen	3548	15	574	443	3694
	Buchwerte	6008				6101

\* inkl. Vorauszahlungen in Höhe von 514 Mio. CHF

(in Mio. CHF)	1992	1991
<b>13. Finanzanlagen</b>		
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	82	164
Übrige Beteiligungen	553	607
Darlehen		
(davon an assoziierte Unternehmen)	90	32
1992: 22 Mio. CHF, 1991: 5 Mio. CHF)	<b>725</b>	<b>803</b>

### 14. Forderungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (davon 1992 und 1991 je 7 Mio. CHF an assoziierte Unternehmen)	710	774
Kurzfristige Darlehen	0	45
Reservierte Aktien	59	60
Übrige	64	58
	<b>833</b>	<b>937</b>

### 15. Verfügbare Mittel

Wertpapiere	684	482
Bankguthaben, Kasse, Post	122	137
Geldanlagen		
(davon mit Fälligkeiten über einem Jahr: 382 Mio. CHF)	977	1042
	<b>1783</b>	<b>1661</b>

### 16. Eigenkapital

Entwicklung und Zusammensetzung:

(in Mio. CHF)	Aktien- kapital	Agio und Genuss- scheine	Reserven aus Gewinn- zuweisung	Spezielle Reserven	Konsoli- dierungs- reserven	Ergebnis	Total
<b>Stand 31. 12. 1991</b>	<b>808</b>	<b>436</b>	<b>155</b>	<b>160</b>	<b>1 196</b>	<b>83</b>	<b>2 838</b>
Gewinnverteilung			5		33	(83)	(45)
Veränderung Konsolidierungskreis					(21)		(21)
Umrechnungsdifferenzen und Bewertungs- korrekturen					(2)		(2)
Ergebnis 1992						113	113
<b>Stand 31. 12. 1992</b>	<b>808</b>	<b>436</b>	<b>160</b>	<b>160</b>	<b>1 206</b>	<b>113</b>	<b>2 883</b>

Eigenkapitalquote an der Bilanzsumme 1992: 31,8% 1991: 31,8%  
Die Zusammensetzung des Aktionariates ist im Geschäftsbericht auf Seite 7 dargestellt.

**17. Minderheitsaktionäre**

Diese Position setzt sich aus dem anteiligen Eigenkapital und dem Gewinn- bzw. Verlustanteil des Jahres zusammen.

Bedeutende Minderheiten bestehen bei den drei Luftverkehrs-Tochtergesellschaften und einigen Hotels.

(in Mio. CHF)	1992	1991
<b>18. Rückstellungen</b>		
Währungs- und übrige Risiken	212	202
Ertrags- und Kapitalsteuern	20	23
Latente Steuern	233	226
Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen	3	2
	<b>468</b>	453

Der Steuersatz für die Berechnung der latenten Steuern beträgt für die Schweiz 15%. Für das Ausland gelten die jeweiligen lokalen Vorschriften.

Die Rückstellungen für Währungs- und übrige Risiken entsprechen den erkennbaren Risiken und beinhalten keine stillen Reserven.

Die wichtigsten Gruppengesellschaften verfügen über eigene Pensionseinrichtungen oder sind autonomen Pensionskassen angeschlossen. Der Grossteil dieser Vorsorgeeinrichtungen ist rechtlich und finanziell von der Gruppe unabhängig. In der Regel werden diese Einrichtungen durch laufende Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge sowie Erträge der Kapitalanlagen finanziert.

**19. Langfristiges Fremdkapital**

	davon fällig			
	innerhalb 1 Jahres	innerhalb 2-5 Jahren		
Obligationenanleihen	80	443	1 593	1 801
Hypotheken	77	87	337	468
Bankdarlehen	302	503	935*	647
Übrige langfristige Schulden	57	112	327	242
	516	1 145	<b>3 192</b>	3 158

\* davon 352 Mio. CHF (Vorjahr 283 Mio. CHF) durch Flugzeuge und Immobilien pfandgesichert.

Vom Total von 3192 Mio. CHF entfallen 373 Mio. CHF auf Verbindlichkeiten in Fremdwährungen, davon 279 Mio. CHF auf US-Dollar-Schulden. Das gesamte langfristige Fremdkapital ist zu verzinsen.

Zusätzlich zu den von Swissair AG begebenen Obligationenanleihen und Privatplazierungen (Details siehe Seite 15) sind folgende bei Tochtergesellschaften ausstehend:

7¼%	15 Mio. CHF	1990-1994 <sup>1</sup>	Crossair
2½%	50 Mio. CHF	1987-1995 <sup>2</sup>	CTA
3¼%	22 Mio. CHF	1986-1996 <sup>2</sup>	Crossair
3 %	20 Mio. CHF	1987-1996 <sup>2</sup>	Balair
2½%	20 Mio. CHF	1986-1997 <sup>2</sup>	Balair

<sup>1</sup> Privatplatzierung

<sup>2</sup> Optionsanleihe

(in Mio. CHF)	1992	1991
<b>20. Kurzfristiges Fremdkapital</b>		
Bankdarlehen und Bankkontokorrent	75	73
Kreditoren	355	391
Personalvorsorge	46	46
Personaldepositenkasse	110	109
Offene Transportdokumente	543	566
Diverse übrige Schulden	5	4
	<b>1 134</b>	1 189

Vom gesamten kurzfristigen Fremdkapital sind 231 Mio. CHF zu marktüblichen Konditionen zu verzinsen.

**21. Transitorische Passiven**

Die transitorischen Passiven beinhalten noch nicht eingetroffene Belastungen für bezogene Leistungen des Berichtsjahres. Absicherungen aus Leasegeschäften sowie Abgrenzungen im Zusammenhang mit dem Sozialplan und vorzeitigen Pensionierungen.

**22. Eventualverpflichtungen**

Es handelt sich um Garantien und Bürgschaften an Dritte, welche im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit gewährt wurden. Weniger Eventualverpflichtungen erforderten die Bereiche Hotel und Vertriebssysteme.

**IV. Weitere Bemerkungen****23. Anlagen und Güter im Leasing**

(in Mio. CHF)

Der Umfang der nicht bilanzierten geleasteten Anlagen und Güter sowie die darauf lastenden finanziellen Verpflichtungen betragen per 31. Dezember 1992:

	Anschaffungswert	Finanzielle Verpflichtungen
Flugzeuge	1 272	1 021
Übrige Sachanlagen	9	5
Total	1 281	1 026

Vom Gesamtflottenbestand von 110 Verkehrsflugzeugen sind folgende Flugzeuge gemietet, wobei es sich grösstenteils um Finanz-Leases handelt:

3 B747-357, 5 MD-11, 1 MD-81, 1 MD-83, 1 BAe 146, 4 Saab 340B.

**24. Entschädigungen an den Verwaltungsrat**

Die gesamten Entschädigungen an den Verwaltungsrat der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG betragen 1992 1,1 Mio. CHF (Vorjahr 1,0 Mio. CHF).

**25. Aktienkennzahlen**

	1992	1991	1990
Reingewinn je Aktie (in CHF) (dividendenberechtigt)	<b>51.27</b>	37.67	(10.29)
Eigenkapital je Aktie (in CHF) (dividendenberechtigt)	<b>1 286</b>	1 266	1 236
Eigenkapital-Rendite in %	<b>4,1</b>	3,0	(0,8)
Anzahl dividendenberechtigte Titel:			
– Aktien	<b>2 168 196</b>	2 167 736	2 103 282
– Genussscheine	<b>178 205</b>	178 205	178 205

Die Genussscheine sind im Verhältnis 5:1 in die Kennzahlen einbezogen.

**Bericht des Konzernrechnungsprüfers**

An den Verwaltungsrat der Swissair  
Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft  
Zürich

Wir haben die vom Verwaltungsrat vorgelegten konsolidierten Jahresrechnungen der Swissair Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft, welche auf den Seiten 22 bis 34 im Teil «Finanzielle Berichterstattung» des Geschäftsberichts dargestellt sind, für die am 31. Dezember 1992 bzw. 31. Dezember 1991 abgeschlossenen Geschäftsjahre geprüft. Unsere Prüfung erfolgte nach den international anerkannten Prüfungsgrundsätzen, welche von der International Federation of Accountants herausgegeben werden. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Nach unserer Auffassung vermitteln die oben erwähnten konsolidierten Jahresrechnungen ein den tatsächlichen Verhältnis-

sen entsprechendes Bild der Vermögens- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den vierten und siebten Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft.

Zürich, 25. März 1993

Schweizerische Treuhandgesellschaft-  
Coopers & Lybrand AG

Prof. Dr. C. Helbling  
Dipl. Bücherexperte  
Leitender Revisor

L. Marbacher  
Dipl. Bücherexperte  
Leitender Revisor