



swissair +

Geschäftsbericht 1993



Geschäftsbericht 1993

Inhaltsverzeichnis

Auf einen Blick – wichtige Kennziffern	
Aktionärsadresse	
Chronik 1993	
Verwaltungsrat	
Verwaltung und Geschäftsleitung	
Swissair-Gruppe	
Swissair-Fluggesellschaft	14
Crossair	16
Balair/CTA	17
Swissair Beteiligungen AG (SBAG)	18
Weitere Beteiligungen der Swissair	21
Swissair im Wettbewerb	22
Swissair-Betrieb	26
Swissair Personelles	28
Oekologie	
Finanzielle Berichterstattung	

Beilage

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



Auf einen Blick

Swissair-Gruppe

Konsolidierte Kennziffern	1993	1992	Veränderung in %
Erfolgsrechnung (in Mio. CHF)			
Betriebsserträge	6 403	6214	+ 3,0
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	216	214	+ 0,9
in % der Betriebsserträge	3,4%	3,4%	
Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit			
	518	471	+10,0
in % der Betriebsserträge	8,1%	7,6%	
Netto-Jahresgewinn			
	59	113	-47,8
in % der Betriebsserträge	0,9%	1,8%	
Bilanz (in Mio. CHF)			
Bilanzsumme	9 250	9066	+ 2,0
Eigenkapital (inkl. Jahresergebnis)	2 907	2883	+ 0,8
Eigenkapital je Aktie (in CHF)	1 297	1286	+ 0,8
Investitionen in Anlagen (in Mio. CHF)	527	792	-33,5
Weitere Fakten			
Anzahl Mitarbeiter (ganze Positionen inkl. Lehrlinge)	25 026	25800	
Anzahl Verkehrsflugzeuge	108	110	
Anzahl Cateringbetriebe	44	36	
Anzahl Hotels	14	14	

Swissair-Fluggesellschaft

Kennziffern	1993	1992	Veränderung in %
Erfolgsrechnung ¹ (in Mio. CHF)			
Betriebsserträge	5 197	5300	- 1,9
Betriebsaufwand (vor Abschreibungen)	4 723	4730	- 0,1
Abschreibungen	365	391	- 6,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	109	179	- 39,1
Jahresgewinn			
	7	21	- 67,8
Bilanz ¹ (in Mio. CHF)			
Bilanzsumme	6 304	6066	+ 3,9
Eigenkapital	1 573	1589	- 1,0
Eigenkapital je Aktie (in CHF)	691	688	+ 0,4
Investitionen in Anlagen (in Mio. CHF)	335	459	- 27,0
Dividende (in CHF)			
pro Aktie	0,00 ²	10,00	
pro Genussschein	0,00 ²	2,00	
Verkehrsleistungen ³			
Anzahl Flugstunden	219 629	207 549	+ 5,8
Angebotene tkm ⁴ (in 1000)	4 564 206	4 356 738	+ 4,8
Ausgelastete tkm ⁴ (in 1000)	2 960 630	2 683 687	+ 10,3
Streckenpassagiere	7 824 574	7 475 040	+ 4,7
Strecken-Fracht und -Post (in Tonnen)	267 895	244 697	+ 9,5
Auslastung			
- des regelmässigen Linienverkehrs	64,9%	61,7%	+ 3,2 P.
- Sitzauslastung	61,5%	60,3%	+ 1,2 P.

¹ Jahresrechnung nach neuem Aktienrecht gegliedert und Vorjahr entsprechend angepasst

² Antrag des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

³ inklusive Flugleistungen von Dritten

⁴ tkm = Tonnenkilometer = Transport einer Tonne über einen Kilometer

Aktionärsadresse

Sehr geehrte Damen und Herren

Umfeld

Die Luftverkehrsbranche erlitt in den vergangenen vier Jahren aufgrund schwerwiegender struktureller und konjunktureller Probleme existenzgefährdende Verluste. Das Berichtsjahr war in vielen wichtigen Märkten durch grosse Unsicherheiten über die weitere wirt-

Subventionen oder Schuldenerlassen massiv unterstützen. Die Steuerzahler dieser Staaten tragen so die Folgen einer wirtschaftlich nicht gerechtfertigten Verbilligung von Flugreisen. Der Liberalisierung im Luftverkehr wird nur dann das Wort gesprochen, wenn keine negativen Auswirkungen auf die eigenen nationalen Gesellschaften zu erwarten sind. Die daraus entstehenden Wettbewerbs-

verzerrungen haben zur Folge, dass privatwirtschaftliche Anbieter wie die Swissair-Gruppe nicht nur gegen Mitkonkurrenten, sondern auch gegen staatlichen Protektionismus anzukämpfen haben.

Für die beiden Linienfluggesellschaften der Swissair-Gruppe haben sich die negativen Auswirkungen und die Behinderungen durch die fehlende politische Integration in Europa nach dem EWR-Nein verstärkt. Unsere Positionierung im erweiterten Heimmarkt Europa wird dadurch stark erschwert. Die flexible Anpassung der Tarife an sich rasch ändernde Marktbedingungen ist trotz guter Unterstützung seitens der schweizerischen Behörden erschwert. Zudem hat sich die Mandatserteilung durch den Ministerrat der Europäischen Union für Verhandlungen über ein Luftverkehrsabkommen mit der Schweiz verzögert.

Hingegen haben wir mit Genugtuung die deutliche Ablehnung der kantonalen Volksinitiative «Für massvollen Flugverkehr», welche die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Zürich einschränken wollte, zur Kenntnis genommen. Das klare Votum der Stimmberechtigten bestärkt uns in unserem Bemühen, eine massvolle Expansion zum Wohle der Schweizer Volkswirtschaft weiterzuverfolgen.

Swissair-Gruppe

Angesichts der offensichtlichen Strukturprobleme im Weltluftverkehr wurden 1993 intensive Verhandlungen mit Austrian, KLM und SAS über einen weitgehenden Zusammenschluss geführt. Trotz allseitiger Anstrengungen ist es leider nicht gelungen, eine allen Parteien genehme Lösung zu finden. Vor allem infolge fundamentaler Meinungsunterschiede bei der Wahl des amerikanischen Partners mussten die sogenannten Alcazar-Gespräche am 21. November abgebrochen werden. Ausschlaggebend war für uns letztlich der stets vertretene Grundsatz, die Interessen der Unternehmung und damit ihrer Eigentümer kompromisslos wahrzunehmen. Das in den

Alcazar-Verhandlungen gewonnene Wissen und die neuen Erkenntnisse über unsere Stärken und Schwächen werden uns auch bei künftigen Projekten von grossem Nutzen sein. Die herausragende Unternehmenssubstanz der Swissair-Gruppe ist durch umfassende Studien und Gegengutachten neutraler, international führender Expertengruppen mehrfach bestätigt worden.

Innerhalb der Gruppe wurde der Integrationsprozess im Berichtsjahr erfolgreich fortgesetzt. Dies hat sich allerdings im Ergebnis der Swissair-Fluggesellschaft infolge des geschilderten Umfeldes noch nicht entsprechend niedergeschlagen.

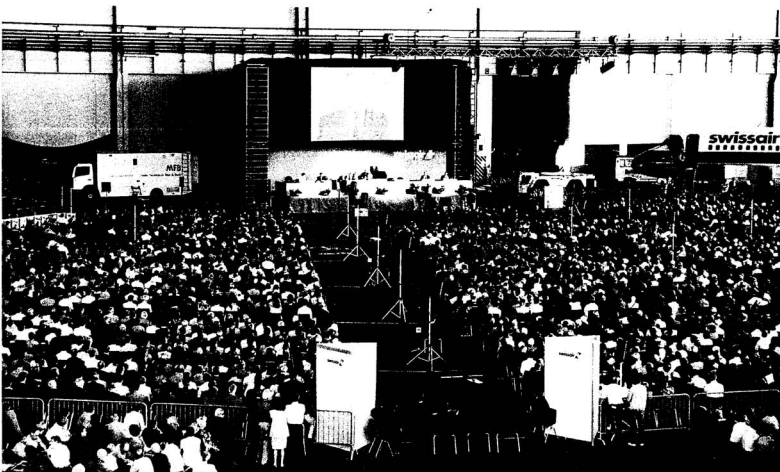
Demgegenüber erzielte die Crossair ein bemerkenswert gutes Jahresergebnis. Einerseits wirkte sich die globale Tariferosion auf den Regionalstrecken noch kaum aus, andererseits war die Kostenzunahme dank frühzeitig eingeleiteten Massnahmen und vermehrter Nutzung von Swissair-Leistungen moderat. Auch konnte die Produktivität der Crossair-Flotte dank häufigerem Einsatz für Swissair-Linienflüge deutlich verbessert werden. Zur Untermauerung einer noch engeren Zusammenarbeit hat die Swissair ihre Mehrheitsbeteiligung an der Crossair erhöht.

Im Mai hiessen die Generalversammlungen von Balair und CTA die Fusion der beiden Chartergesellschaften gut. Im Zuge dieser Fusion hat die Swissair ihre Beteiligung an der Balair/CTA ausgebaut. Das erste Jahresergebnis fiel schlecht aus. Vor allem enttäuschte die Ertragsentwicklung im Kurz- und Mittelstreckensektor. Zudem konnte das ermittelte Synergiepotential noch nicht voll ausgeschöpft werden.

In der SBAG-Gruppe wurden alle Catering-Betriebe und -Beteiligungen in der neuen Gate Gourmet Holding zusammengefasst. Dieser Geschäftszweig war hauptverantwortlich für die massive Umsatzausweitung der SBAG-Gruppe. Obwohl die Resultate von

schaftliche und politische Entwicklung gekennzeichnet. Dies blieb nicht ohne Wirkung auf das Reiseverhalten im Geschäfts- und Tourismusverkehr. Die ungenügende Kapazitätsauslastung hat den weltweiten Preiserfall beschleunigt, was bei zahlreichen Gesellschaften erneut hohe finanzielle Verluste zur Folge hatte. In Europa wird die kritische Situation zusätzlich verschärft, weil verschiedene Staaten ihre nationalen Fluggesellschaften nach wie vor mit Kapitalspritzen.

Gespannt ... verfolgten am 13. Mai 1993 rund 4000 Aktionäre die Generalversammlung in der Swissair-Werft III.



Swissôtel und Jacky Maeder AG noch nicht ganz den Erwartungen entsprechen, verbesserte sich das Jahresergebnis der SBAG.

Das konsolidierte Jahresergebnis hat sich trotz grosser Anstrengungen zur weiteren Effizienzsteigerung und Strukturberichtigung um 54 auf 59 Millionen Franken vermindert.

MD-81-Flugzeuge zu guten Konditionen verkaufen und diese bis zur Ablösung durch die neuen Airbus-Typen zurückmieten können. Dieses schrittweise Vorgehen wurde gewählt, um die Verkaufsriskiken zu verringern.

Nur dank wiederum erfolgreichen Drittleistungen sowie weiteren Buchgewinnen aus diesen Flugzeugverkäufen konnte ein kleiner Gewinn erzielt wer-



Swissair-Fluggesellschaft

Die an sich erfreulich gestiegene Nachfrage vermochte den nach wie vor gravierenden Rückgang der Durchschnittserträge sowie die negativen Währungseinflüsse nicht aufzuwiegen. Trotz laufender Massnahmen zur Kostensenkung erlitt der Flugbetrieb erneut einen Verlust.

Im Hinblick auf die 1995 beginnende Erneuerung der Europa-Flotte hat die Swissair im Berichtsjahr bereits zehn

*Gefordert ...
Strukturelle Probleme und strategische Sonderprojekte stellen die Führungsverantwortlichen vor zusätzliche Herausforderungen.*

den. Wenngleich sich dieser von den Resultaten zahlreicher Fluggesellschaften positiv unterscheidet, vermag er nicht zu befriedigen.

Im Mai genehmigte die Generalversammlung der Aktionäre eine umfassende Revision unserer Gesellschafts-Statuten. Die wichtigste Änderung betraf die Vereinheitlichung des gesamten Aktienkapitals in Namenaktien und deren Öffnung für nichtschweizerische natürliche und juristische Personen.

Ausblick

Die absehbaren Entwicklungen des politischen und wirtschaftlichen Umfeldes sowie die als Folge der weiterbestehenden Überkapazität andauernde Tariferosion dürften den Luftverkehr auch 1994 nachhaltig beeinflussen. Deshalb bedarf die Erarbeitung eines verbesserten Jahresergebnisses grosser Anstrengungen. Um dazu die bestmöglichen Voraussetzungen zu schaffen, sind auf Anfang 1994 weitere Tätigkeitsbereiche der Swissair weitgehend selbstständig worden. Die organisatorische Gliederung in Profit- und Service-Centers ermöglicht, zusammen mit entsprechend ausgebauten Führungsmitteln, eine erhöhte Transparenz in der Leistungserstellung und damit eine ergebnisorientierte Führungsverantwortung.

Zukunftsprojektionen verdeutlichen, dass die Swissair mit ihrem kleinen Heimmarkt, dem erschwerten Marktzugang innerhalb Europas sowie den begrenzten Ausbaumöglichkeiten der Schweizer Flughäfen alleine nicht weiterhin global und finanziell erfolgreich tätig sein kann. Deshalb wird – nach dem Scheitern von «Alcazar» – versucht, die bestehenden Allianzen mit Delta Air Lines und Singapore Airlines sowie SAS und Austrian weiter auszubauen und ergänzende sowie diese Allianzen verbindende Kooperationsprojekte weiterzuverfolgen. Diese Strategien drängen sich um so mehr auf, als Termine und Ausgang von Verkehrsrechts-Verhandlungen Schweiz/EU völlig ungewiss sind.

Unabhängig davon setzen wir unsere Bestrebungen fort, die Kosten zu senken, die Produktivität zu erhöhen sowie die Marktposition aller Unternehmensteile im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten zu verbessern. Zwecks Modernisierung und Ausbau der Anlagen in den Bereichen Passagierdienste, Catering, Fracht und Technik investiert die Swissair in den kommenden Jahren alleine in der Schweiz mehrere hundert Millionen Franken.

1994 hat nachfragemässig vielversprechend begonnen. In einigen für uns wichtigen Ländern scheint die konjunkturelle Talsohle durchschritten, so dass begründete Hoffnung auf eine spürbare Nachfragebelebung besteht. Produktionsseitig werden mit dem Sommerflugplan 1994 verschiedene Verbesserungen verwirklicht, wobei wir uns in Europa auf die Hauptmärkte konzentrieren. Mit der dreizehnten, im August 1994 abzuliefernden MD-11 nehmen wir die Nonstop-Verbindung nach Osaka auf. Dem Trend nach preisgünstigerem Reisen tragen wir mit einer Vergrösserung der Economy-Klasse in den Langstreckenflugzeugen Rechnung, und mit weiteren Produktinnovationen wollen wir unsere Position festigen.

Sehr geehrte Damen und Herren, wir schätzen das Vertrauen, das Sie der Swissair im Berichtsjahr geschenkt haben und auch in Zukunft schenken werden. Mit Ihrer Unterstützung sind wir überzeugt, die gesetzten Ziele zu erreichen. Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danken wir herzlich für ihren grossen Einsatz unter extrem schwierigen Bedingungen.

Zürich, den 6. April 1994

H. Goetz

Dr. Hannes Goetz
Präsident des Verwaltungsrates

O. Loepte

Otto Loepte
Präsident der Geschäftsleitung

C

hronik 1993

1. Januar: Betriebsaufnahme von Gate Gourmet, Restorama und Nuance Trading als eigenständige Aktiengesellschaften der SBAG
27. Januar: Absichtserklärung der EQA-Partner, mit KLM über eine strategische Zusammenarbeit zu verhandeln; Auszeichnung der Swissair als beste Kurzstrecken-Gesellschaft sowie der Crossair als beste Regionalfluggesellschaft durch

das Magazin «Executive Travel»
28. Januar: Auszeichnung der Swissair als beste Fluggesellschaft durch die Zeitschrift «Travel Inside»
3. März: Swissair zur «Airline des Jahres» gewählt durch die Leser des Reisemagazins «Holiday»
28. März: Einführung der neuen Swissair-Business Class auf Kurzstrecken (Aufgabe der First Class)

2. April: Crossair führt neues Firmenlogo ein
7. April: Swissair-Bilanz-Medienkonferenz mit 196 Journalisten
23. April: Ankunft der ersten Crossair-Avro RJ85
13. Mai: Swissair-Generalversammlung mit 3982 Aktionären
18. Mai: CTA-Aktionäre genehmigen Fusion mit Balair
19. Mai: Balair-Aktionäre genehmigen Fusion mit CTA

1. Juni: Beginn des Code-share-Abkommens Swissair/Delta Air Lines für die Verbindungen mit Atlanta und New York (Wechsel in Delta-Terminal) sowie Aufnahme der neuen Gemeinschaftsflüge Cincinnati-Zürich
29. Juni: Aufnahme der Swissair-Flüge nach Harare und Kapstadt
16. August: 2 MD-11 wegen Triebwerkproblemen für 15 bzw. 40 Tage ausser Dienst gestellt
26. September: Zürcher Volksinitiative «Für massvollen Flugverkehr» wuchtig

abgelehnt
6. November: Aufnahme der Swissair-Flüge nach Muskat
21. November: «Alcazar»-Verhandlungen abgebrochen

Historisch ...

Vor 40 Jahren: Inbetriebnahme des Flughofs Zürich; Einführung der Touristenklasse in Europa.

Vor 30 Jahren: Erster kommerzieller Einsatz einer Swissair-DC-8.

Vor 25 Jahren: Eröffnung des neuen Terminals in Genf; letztes Swissair-Propellerflugzeug (eine CV-440 Metropolitan) ausser Dienst gestellt.

Vor 20 Jahren: Inbetriebnahme der Werft III in Zürich.

Vor 10 Jahren: Erste kommerzielle Einsätze der Swissair-B747-357 sowie der -A310.

V

erwaltungsrat

Durch Statutenrevision wurde die Zahl der Verwaltungsräte von bisher 30 auf 22 begrenzt, wobei der öffentlichen Hand eine angemessene Vertretung eingeräumt ist.

Der Verwaltungsrat war 1993, nebst den ordentlichen Geschäften, infolge des «Alcazar»-Projektes besonders stark in das Geschehen eingebunden. Es wurden aus diesem Grunde vier zusätzliche Ratssitzungen einberufen. Zudem waren die Mitglieder ausserhalb der Sitzungen mit einer umfangreichen Dokumentation konfrontiert, die einer sorgfältigen Prüfung bedurfte. Daraus resultierten zahlreiche wertvolle Anregungen.

Ausserordentlich intensiv beanspruchte das Kooperations-Projekt den Ausschuss, der sich seinerseits zu 19 statt der vorgesehenen 12 Sitzungen traf.

Spezieller Dank gebührt den Herren Gut, Hentsch und Schmidheiny, die den Präsidenten und die Geschäftsleitung bei den schwierigen Verhandlungen mit den Delegationen von Austrian, KLM und SAS höchst kompetent unterstützten.

Ende Juli ist alt Regierungsrat Jakob Stucki als Vertreter des Kantons

Zürich aus dem Rat ausgeschieden. Er hatte sich seit 1976 in verdankenswerter Weise für die nationale Fluggesellschaft und insbesondere für den Flughafen Zürich engagiert. Als Nachfolger delegierte der Kanton Zürich Regierungsrat Dr. Eric Honegger.

Die Herren Dr. Hans Ulrich Baumberger und Max Kühne stellen sich für die in der kommenden Generalversammlung fällige Mandatserneuerung nicht mehr zur Verfügung. Die Swissair hat in hohem Masse von ihrer Erfahrung aus leitenden Positionen in Schweizer Grossunternehmen profitiert. Herr Kühne gehörte dem Rat seit 1982. Herr Baumberger seit 1986 und seit 1989 zudem seinem Ausschuss an. Wir danken beiden Herren sehr herzlich für die geleisteten wertvollen Dienste.

Ferner läuft mit Datum der Generalversammlung 1994 die Amtsdauer folgender Mitglieder ab:

Marc C. Cappis
Dr. Hannes Goetz
Vreni Spoerry-Toneatti

Gemäss Art. 13 der Statuten sind sie wieder wählbar.

Zusammensetzung des Aktienkapitals per Ende 1993	Anzahl Aktionäre	Anzahl Aktien	Prozentanteile
- Privatpersonen	48 394	645 744	28,0
- Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Kantonalbanken)	68	484 780	21,0
- Partnerfluggesellschaften	2	169 000	7,3
- Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	701	159 663	6,9
- Privatbanken und Versicherungsgesellschaften	111	109 655	4,8
- Fürsorgestiftungen und Pensionskassen	265	97 117	4,2
Subtotal (stimmberechtigt *)	49 541	1 665 959	72,2
Reservierte Titel		139 510	6,0
Ende 1993 noch nicht gewandelte Inhaber- und Dispositionsaktien		502 546	21,8
Total (Namenaktien)		2 308 015	100
* Total stimmberechtigt	49 541	1 665 959	100
- Schweiz:	46 593	1 351 864	81,1
- Ausland:	2 948	314 095	18,9
Nennwertlose Genussscheine		178 205	

Kein Privataktionär besitzt mehr als 3% des gesamten Aktienkapitals. Einzige statutenkonforme Ausnahme bildet Delta Air Lines Holding Inc mit 105 000 Aktien.



V

erwaltung und Geschäftsleitung

Verwaltungsrat

Ehrenpräsident

Armin Baltensweiler

Präsident

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. Dattweiler-
Stiftung
(bis 13. Mai 1993)

* Pier Felice Barchi,
Anwalt, alt Nationalrat

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

* Dr. Mathias Feldges,
Regierungsrat
(Basel-Stadt)

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

Dr. Jean-Claude Gising,
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.

* Dr. Eric Honegger,
Regierungsrat (Zürich)
(seit 1. August 1993)

Max Kühne,
Generaldirektor und
Mitglied der Konzern-
leitung des Schweize-
rischen Bankvereins

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

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

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

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

Frau Vreni
Spoerry-Toneatti,
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)
(bis 31. Juli 1993)

Robert Studer,
Präsident der Konzern-
leitung der Schweize-
rischen Bankgesellschaft

* Dieter M. Syz,
Präsident der
Generaldirektion PTT

* Dr. Thomas Wagner,
Stadtrat von Zürich

Ausschuss des Verwaltungsrates

Dr. Hannes Goetz

Dr. Rudolf Schneider

Paul-Antoine Hoefliger

Pier Felice Barchi

Dr. Hans Ulrich
Baumberger

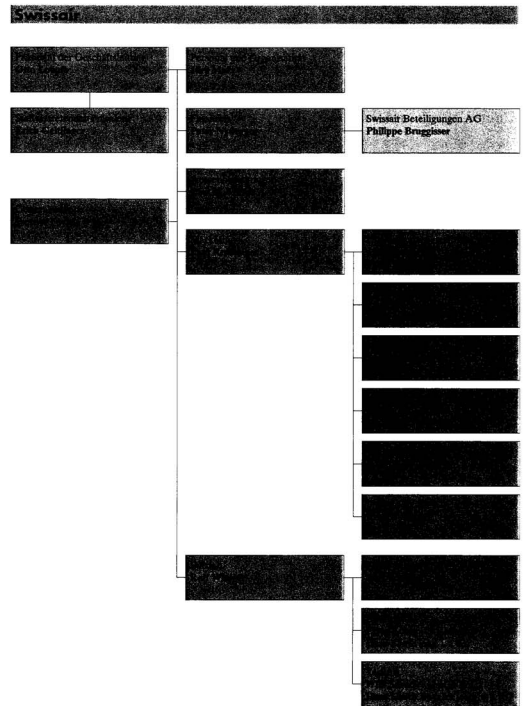
Rainer E. Gut

Dr. Fritz W. Mühlemann

Revisionsstelle und Konzernprüfer

Schweizerische
Treuhandgesellschaft –
Coopers & Lybrand AG,
Zürich

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



Crossair

Präsident des Verwaltungsrates
Alfred Wiederkehr
Delegierter des Verwaltungsrates
Moritz Suter

Balair/CTA

Präsident des Verwaltungsrates
Erich Geitlinger
Direktionsvorsitzender
Peter Haschbacher

SBAG

Präsident des Verwaltungsrates
Peter Nydegger
Direktionsvorsitzender
Philippe Bruggisser

Swissair-Gruppe

Die konsolidierte Rechnung vermittelt das nach EG-Richtlinien zusammengefasste Bild der Ertrags- und Vermögenslage der Swissair-Gruppe. Die Abschlüsse der einzelnen Gruppengesellschaften, so auch der Swissair-Fluggesellschaft, sind demgegenüber nach deren statutarischen und lokalen Vorschriften erstellt und somit nicht iden-

tisch erarbeitete Teile der konsolidierten Rechnung.

Die **gesamten, konsolidierten Betriebserträge** liegen 1993 mit 6,4 Milliarden Franken um 3% über dem Vorjahreswert. Bei den Gesellschaften Catering/Verpflegung wurde eine überdurchschnitt-

liche Ertragssteigerung erzielt. Diese beruht hauptsächlich auf der erstmals ganzjährigen Vollkonsolidierung der skandinavischen Aero-Chef-Cateringbetriebe.

Der konsolidierte **Gesamtaufwand** der betrieblichen Tätigkeit erhöhte sich von 6,0 auf 6,2 Milliarden

das **ausserordentliche Ergebnis** um 24 auf -12 Millionen Franken reduzierte.

Trotz des schwierigen Umfeldes und des tiefgreifenden Strukturwandels im Luftverkehr erwirtschaftete die Swissair-Gruppe insgesamt einen Gewinn von 59 Millionen Franken (Vorjahr 113 Mio. CHF).



Wir alle arbeiten am Erfolg der Swissair, denn die Swissair, das sind wir.

Unsere Kunden danken es uns immer wieder mit ihrer Verbundenheit.

Betriebserträge nach Gesellschaften	1993 in %	1993 Mio. CHF	1992 Mio. CHF	Veränderung in %
Luftverkehr	88	5 635	5 539	+ 1.7
Hotellerie	4	243	236	+ 3.0
Catering/Verpflegung	4	235	147	+ 59.9
Diverses	4	290	292	- 0.7
Total	100	6 403	6 214	+ 3.0

Franken. Daraus ergibt sich ein **betrieblicher Gewinn** von 216 Millionen Franken (Vorjahr 214 Mio. CHF).

Das **Finanzergebnis** verschlechterte sich infolge der Verlustanteile bei Minderheitsbeteiligungen sowie negativer Währungseinflüsse von -94 auf -119 Millionen Franken. Im Gegensatz zum Vorjahr wurde 1993 keine grössere Beteiligung veräussert, weshalb sich

Weitere Kommentare zu den einzelnen Unternehmen der Swissair-Gruppe folgen auf den Seiten 14-20; jene zur konsolidierten Erfolgsrechnung und Bilanz sind in der «Finanziellen Berichterstattung» enthalten.

Swissair-Fluggesellschaft

Die Jahresrechnung 1993 samt den darin verwendeten Begriffen ist erstmals in Übereinstimmung mit dem neuen Aktienrecht dargestellt, und auch das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

seite hat diese Verselbständigung eine Verschiebung vom Personal- in den Materialaufwand bewirkt.

Im Berichtsjahr beliefen sich die **Betriebserträge** auf 5,2 Milliarden Franken, mit einem Flugbetriebsanteil von 74%. Infolge des allgemeinen Preiszerfalls konnten die **Flugbetriebserträge** trotz einer Verkehrszunahme von 10,3%

lediglich um 1,6% auf 3,9 Milliarden Franken erhöht werden. Dabei stiegen die Erträge bei den Passagen um 1,3%, bei der Fracht um 5%; die Post-Erträge gingen um 17% zurück.

In der Position **andere Betriebs-erträge** (1339 Mio. CHF) verzeichneten vor allem die Technischen Drittleistungen sowie die Informatik- und die Abfertigungserträge erfreuliche Zunahmen. Zudem wurden, primär durch den Verkauf von zehn MD-81-Flugzeugen, Buchgewinne im Umfang von 136 Millionen Franken erzielt.

Auf der **Aufwandseite** zeigten die Kostensenkungsprogramme zunehmend Wirkung. So verringerte sich der **Personalaufwand** nach Abzug des erwähnten Auslagerungseffektes um 2,1%. Die Zunahme beim **Materialaufwand** ist neben dem Auslagerungseffekt vor allem auf den Produktions- und Verkehrszuwachs sowie auf die Rückmiete der verkauften MD-81-Flugzeuge und zusätzlichen Überholungsaufwand für MD-11-Triebwerke zurückzuführen.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sank wegen der geschilderten Ertragsschwäche um 70 auf 109 Millionen Franken.

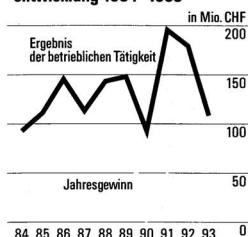
Das um 48 Millionen Franken verbesserte **Finanzergebnis** (-82 Mio. CHF) reflektiert die Anlage der erhöhten Liquidität sowie den geringeren Wertberichtigungsbedarf auf Beteiligungen.

Der **Jahresgewinn** nach Steuern verringerte sich von 21 auf 7 Millionen Franken.

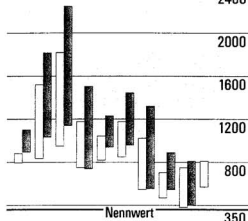
Mit einer **Liquidität** von 2 Milliarden Franken ist die Swissair gut gerüstet für die kommende Erneuerung der Kurzstreckenflotte. Dank zurückhaltenden Investitionen in Sachanlagen lagen die Gesamtinvestitionen mit 335 Millionen Franken im Berichtsjahr unter dem Vorjahreswert.

Zusätzliche Kommentare betreffend Wettbewerb, Betrieb und Personelles folgen auf den Seiten 22-29, jene zu Erfolgsrechnung und Bilanz sind in der «Finanziellen Berichterstattung» enthalten.

Ergebnis- und Aktienkursentwicklung 1984-1993



Höchst- und Tiefstkurse pro Jahr in CHF



in CHF
200
150
100
50
0

in CHF
2400
2000
1600
1200
800
350

□ Namenaktien
■ Inhaberaktien



Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Ertrags- und Kostenveränderungen zum Vorjahr durch die auf Anfang 1993 erfolgte Zusammenlegung aller Catering-Funktionen in der Gate Gourmet-Gruppe der SBAG verfälscht sind. Der gegenüber dem Vorjahr ausgewiesene Rückgang der Betriebs-erträge ist ausschliesslich dieser Verselbständigung zuzuschreiben; bei Neutralisierung dieses Effektes resultiert eine Zunahme von 3%. Auf der Kosten-

Über 61 000 Flugstunden ... leisteten 1993 unsere 12 MD-11, was 46% des gesamten Tonnenkilometer-Angebotes entspricht.

Crossair

Die Crossair erzielte trotz der bekannt widrigen Rahmenbedingungen ein über den Erwartungen liegendes, erfreuliches Jahresergebnis. Der Umsatz konnte im Berichtsjahr um 15% auf 373,9 Millionen Franken gesteigert werden. Dank dem Ergebnisverbesserungsprogramm «Esperanza», Erträgen aus Flugzeugverkäufen und Finanztransaktionen sowie einer wesentlich erwei-

terten operativen Zusammenarbeit mit Swissair erhöhte sich der Reingewinn auf den Rekordbetrag von 24,1 Millionen Franken. Insgesamt beförderte Crossair auf 76.408 Flügen 1,74 Millionen Passagiere.

Im Vergleich zum Vorjahr konnte die tägliche Ausnutzung der Flotte deutlich gesteigert werden. Die markanteste Verbesserung verzeichneten die vier Avro RJ85 Jumbolino, welche im Gruppeninteresse vermehrt für Swissair-Linienflüge zum Einsatz gelangten. Verbunden mit dem Ausbau und der Optimierung des Crossair-eigenen Streckennetzes – speziell ab Basel – erhöhte sich auch die Produktivität der Saab 340-Flotte.

Ein weiterer Grund für das gute Jahresergebnis liegt in der von 51 auf 53% gesteigerten Sitzbelegung. Entscheidend war dabei, dass diese Auslastungsverbesserung nicht zu Lasten tieferer Durchschnittserträge erfolgte, weil die Crossair vielfach in Nischenmärkten operieren kann. Ende 1993 bediente sie im eigenen regelmässigen Linienverkehr 31 Zielorte in 10 europäischen Ländern.

Die Crossair beschäftigte im Jahresdurchschnitt 1131 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Deren hohe Einsatzbereitschaft und Motivation stellen entscheidende Erfolgsfaktoren dar.

Symbolhaft... unterstreicht das neue Crossair-Erscheinungsbild sowohl die Nähe zur Swissair wie auch die Verbundenheit mit Europa.

terten operativen Zusammenarbeit mit Swissair erhöhte sich der Reingewinn auf den Rekordbetrag von 24,1 Millionen Franken. Insgesamt beförderte Crossair auf 76.408 Flügen 1,74 Millionen Passagiere.

Balair/CTA

Im Berichtsjahr erfolgte die rückwirkend per 1. Januar rechtsgültige Fusion der beiden Charter-Tochtergesellschaften zur Ferienfluglinie Balair/CTA mit Hauptsitz in Meyrin/Genf. Infolge starker in- und ausländischer Konkurrenz, grossen Drucks auf die Preise sowie des Konkurses von zwei Reiseveranstaltern erlitt das Unternehmen erhebliche Ertragsinbussen und damit einen massiven Betriebsverlust.

Während die Langstreckenproduktion um 4% gesteigert werden konnte, verzeichnete das Kurz- und Mittelstreckensegment einen markanten Rückgang. Die gesamte Flugstundenproduktion lag 13% unter dem Vorjahreswert.

Die Einnahmen verringerten sich um 6%, während die Kosten lediglich um 2% gesenkt werden konnten. Dabei wirkten sich die erwarteten Fusions-Synergien noch nicht vollumfänglich aus. Balair/CTA beschäftigte 1993 im Durchschnitt 430 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und erzielte einen Umsatz von 313 Millionen Franken.

Angesichts der veränderten Marktverhältnisse beabsichtigt Balair/CTA, 1994 mindestens eine MD-80 zu veräussern, gleichzeitig aber für den Wochenendverkehr 1-2 Swissair-Flugzeuge einzumieten. Darüber hinaus soll eine kostengünstigere Betriebsstruktur mit den in Genf zusammengefassten operativen Tätigkeiten sowie eine vertiefte Zusammenarbeit mit Swissair in der Bedienung von Europa-Destinationen mit überwiegend touristischer Nachfrage verwirklicht werden. Ziel ist, 1994 ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen.

Beliebt... Die neuen A310-325 erschliessen mit mehreren wöchentlichen Direktflügen u. a. die Karibik, 1993 ein beliebtes Ferienzeil.

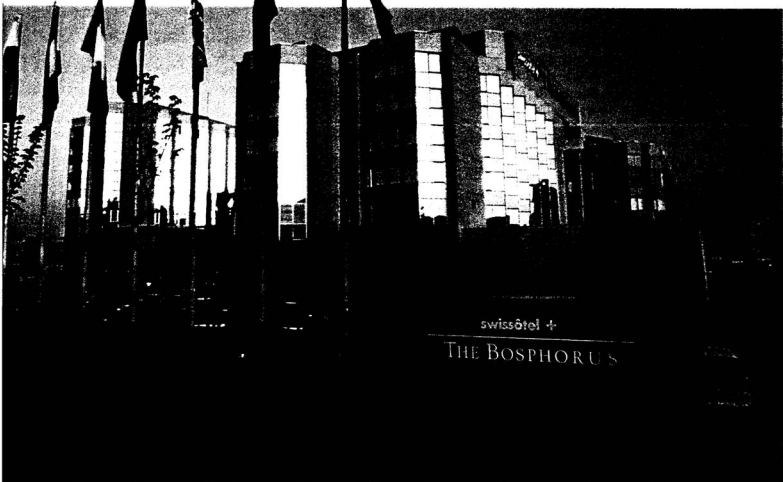


S

wissair Beteiligungen AG (SBAG)

1993 kann für die SBAG als Jahr der Konsolidierung bezeichnet werden. Insgesamt wurden die festgelegten

Gruppenziele trotz schwacher Konjunktur erreicht. Die mit der Neuausrichtung der SBAG-Gruppe notwendig gewordenen Strukturbereinigungen und Verabschiedungen sind erfolgreich durchgeführt worden. Der ständige Wandel der Märkte verlangt von den Unternehmensleitungen rasche Entscheide, hohe Flexibilität und sofortiges Handeln.



*Spürbar besser...
Das Swissôtel Bosphorus in
Istanbul leistete einen wesentlichen Beitrag an das verbesserte Ergebnis der Hotel-Gruppe.*

Besonders erwähnenswert ist die reibungslose Eingliederung der ehemaligen Swissair-Cateringbetriebe, der Tax Free Shops und der Restaurantbetriebe. Diese Strukturänderung darf betrieblich, personell und wirtschaftlich als Erfolg gewertet werden.

Mit dem Ziel, möglichst hohe unternehmerische Freiheit und Verantwortung zu delegieren, hat die SBAG Mitte Jahr die Gate Gourmet Holding gegründet und ihr gesamtes Catering-Portfolio in diese Gesellschaft integriert.

Die vom wirtschaftlichen Umfeld und von Alllasten beeinflusste Hotel-Gruppe verzeichnet einen erfreulichen Aufwärtstrend und ist damit dem Turnaround einen Schritt nähergerückt. Die Eigentümerstruktur wurde nochmals vereinfacht. Sämtliche Beteiligungen und die Management-Gesellschaft sind nun in einer Holding zusammengefasst. Das Schwergewicht wird künftig auf die Intensivierung der Marktbearbeitung und Verkaufsanstrengungen gelegt.

Im Januar wurden die Nuance Trading AG und die Restorama AG rechtlich verselbständigt. Beide Bereiche hatten als Folge der neu erlangten Autonomie aufwendige Basis- und Aufbauarbeit zu bewältigen. Auch diese Geschäftsfelder haben die gesetzten Ziele übertroffen.

Aufgrund einer Marktanalyse ist die Leistungspalette der Jacky-Maeder-Gruppe den veränderten Bedürfnissen angepasst worden.

Die SBAG beschäftigte 1993 in eigener Führungsverantwortung durchschnittlich 12 997 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (inkl. Minderheitsbeteiligungen).

1994 liegt das Schwergewicht auf der Expansion der Verpflegungsgruppe. Da wenig Aussicht auf eine ausgeprägte Konjunkturerholung besteht, gilt als oberster Grundsatz für alle Bereiche, die Wettbewerbsfähigkeit weiter zu stärken.

Entwicklung der wichtigsten Gruppen

Swissôtel

Im Berichtsjahr wurden weder Hotels akquiriert noch veräußert. Bei einem konsolidierten Gruppenumsatz von 250 Millionen Franken konnte das Resultat substantiell verbessert werden, die Ziele wurden aber gesamthaft noch nicht erreicht. Trotz konjunkturell ungünstiger Bedingungen gelang es immerhin, die durchschnittliche Zimmerbelegung um 4% und den Durchschnittspreis um 6% zu erhöhen.

Schwerpunkt der Aktivitäten war die Realisierung der mit dem Ergebnisverbesserungsprogramm «Drive» eruierten Potentiale. Diese Massnahmen wurden ergänzt durch ein zentrales Einkaufskonzept.

Die Swissôtel-Gruppe bekennt sich zu den Werten und Zielen des «Total Quality Management». Unter dem Leitmotiv «Quality wins» soll dem Gast eine maximale Produktqualität geboten werden. Ziel ist es, eine Dienstleistungskultur zu erreichen, die sich in einem gesättigten Markt positiv abrenzt und zu Wettbewerbsvorteilen führt. Die mit der SAS-Hotelgruppe 1992 begonnene Zusammenarbeit im Bereich Marketing wurde intensiviert. Ebenso wurde die Zusammenarbeit mit Swissair-Kunden und dem Qualifyer-Programm vertieft.

Gate Gourmet

Das Geschäftsjahr der Verpflegungsgruppe stand im Zeichen der Konsolidierung und Vorbereitung der geplanten Expansion. Die bereits 1992 eingeführten Kostenmassnahmen wurden auf die neu integrierten Cateringbetriebe ausgedehnt. Mit zusätzlichen Projekten soll die Konkurrenzfähigkeit erhöht werden. Für die Erweiterung der Märkte Europa, Asien und Südamerika leistete Gate Gourmet strategisch wichtige Vorarbeit und stellte die notwendigen Verbindungen mit lokalen Part-

nern her. Die Gate Gourmet-Gruppe erwirtschaftete, inklusive der für die Swissair erbrachten Leistungen, einen konsolidierten Umsatz von 391 Millionen Franken und konnte die Ergebniserwartungen deutlich übertreffen.

Restorana

Die Verselbständigung der Personalrestaurants kann als voller Erfolg bezeichnet werden. Trotz rückläufigen Konsums hat das Resultat dank marktkonformen Anstellungsbedingungen und koordinierter Einkaufspolitik die Erwartungen übertroffen. Der Umsatz belief sich auf 51 Millionen Franken.

Nuance Trading

Die seit Januar 1993 verselbständigte Gruppe hat ein neues Leitbild und neue strategische Ziele erarbeitet. Mittelfristig beabsichtigt die in Tax Free Shops und im Bordverkauf tätige Nuance Trading weltweit zu expandieren. Durch die Schaffung einer neuen Ablauforganisation, die Optimierung der Lagerbewirtschaftung sowie eine Anpassung im Logistikbereich verbesserte sich die Kostenbasis. Im Bereich Bordverkauf wurde für die First Class der Swissair ein exklusives Produktesortiment mit gutem Erfolg eingeführt. Die Nuance Trading AG erzielte einen Gesamtumsatz von 181 Millionen Franken und konnte ihren Gewinn deutlich steigern.

Jacky Maeder AG

Trotz der stagnierenden, teilweise gar rückläufigen Entwicklung im Export-/Import-Verkehr schloss die Jacky Maeder AG 1993 bei einem konsolidierten Bruttogewinn von 91 Millionen Franken mit einem positiven Resultat ab. Als erfreulich darf die Akquisition einiger substantieller Grossaufträge aus dem Fernen Osten gewertet werden. Verschiedene wichtige Entscheide in der Gesamtorganisation sowie in den Bereichen Informatik und Marketing werden erst 1994 zum Tragen kommen.

Übrige Aktivitäten

Die im Immobiliensektor tätige UTO-Gruppe konnte das Verwaltungs- und Vermittlungsportefeuille erweitern.

Die Swissair Photo + Vermessungen AG hat als Folge der Marktlage die Sparten Flugbetrieb und Labor aufgegeben und die Photoabteilung gestrafft. Zudem waren die Vermessungsaufträge der öffentlichen Hand stark rückläufig. Insgesamt wurde deshalb der Personalbestand um rund 30% abgebaut. Dank diesen Massnahmen erreichte die Firma ein ausgeglichenes Ergebnis.

W

weitere Beteiligungen der Swissair

 DELTA
AIR LINES

 SINGAPORE
AIRLINES

 AUSTRIAN AIRLINES

 GALILEO
INTERNATIONAL

 Shannon
Aerospace

Im Rahmen der Global Excellence-Kooperation wurden 1993 die Bodendienste am Flughafen New York zusammengelegt sowie Gemeinschaftskurse Swissair/Delta eingeführt. Es besteht die feste Absicht aller Partner, die erfolgreiche Zusammenarbeit weiter zu vertiefen.

Aufgrund durchwegs positiver Erfahrungen des im Herbst 1992 eingeführten Statthaltermodells für die jeweiligen Heimmärkte wurde dieses Konzept im Berichtsjahr ausgedehnt. So bestehen gemeinsame Swissair/Austrian-Verkaufsstellen nun auch in London, Zagreb, Malta und Tirana. Für 1994 ist ein weiterer Ausbau vorgesehen.

Die Fusion von Covia und Galileo erlaubt die Nutzung grosser Synergien in den Bereichen Systementwicklung und -betrieb. Geschäftssitz ist Chicago, die zusammengelegten Rechenzentren befinden sich in Denver. Partner sind United Airlines (38,0%), British Airways (14,7%), Swissair (13,2%), KLM (12,1%), USAir (11,0%), Alitalia (8,7%), Olympic und Air Canada (je 1,0%) sowie Aer Lingus, Austrian und Air Portugal (je 0,1%).

Die Gesellschaft betreibt seit September 1992 ein Flugzeug-Wartungszentrum in Irland. Partner sind Luftansa und Swissair (je 35%) sowie Guinness Peat Aviation (30%). 1993 wartete die Gesellschaft 30 Flugzeuge, darunter erstmals drei B757. Shannon Aerospace besitzt die Überholungsgenehmigungen der europäischen Behörden für B737, B757, MD-80 sowie von den amerikanischen Behörden für B737 und MD-80. Für 1994 ist die Einführung der B767-Überholung geplant.

Weitere Angaben zu diesen Beteiligungen sind in der «Finanziellen Berichterstattung» enthalten.

Swissair im Wettbewerb

Ende 1993 bediente die Swissair 115 Städte in 67 Ländern. Neu ins Streckennetz aufgenommen wurden Harare, Kapstadt, Klagenfurt, Luxemburg, Muskat und Strassburg mit eigenen Flügen sowie Bordeaux, Cincinnati und Graz mit Gemeinschaftskursen von Partnergesellschaften. Aufgegeben wurde hingegen die Bedienung von Damaskus, Köln und Vilnius. Aufgrund der Sanktio-

Die Behörden von Hongkong annullierten leider auf Ende März 1994 die erst im Herbst 1992 erteilte Bewilligung für die sechste Wochenfrequenz.

Absatzwege

Am 16. September fusionierten Covia Partnership (USA) und Galileo Company Ltd. (GB) zu Galileo International. Mit über 30.000 angeschlossenen

Reisebüros ist Galileo International das grösste weltweite Vertriebssystem. Über das nationale System Travisswiss sind in der Schweiz über 1.200 Reisebüros und Grosskunden mit Galileo verbunden.

Qualifyer

Das Vielflieger-Programm von Swissair und Austrian hat sich zu einem globalen Bonusprogramm mit über 300.000 Mitgliedern entwickelt. Nach Crossair, SAS, Delta und Singapore Airlines beteiligen sich nun u.a. mit Cathay Pacific, Malaysia Airlines, Ansett Australia und Balair/CTA weltweit 12 Fluggesellschaften mit einem Angebot von über 500 Destinationen.

Qualifyer erlaubt uns, auf die Bedürfnisse und Gewohnheiten unserer Stammkunden besser einzugehen und sie gezielt über Produktneuerungen zu informieren.

Produktneuerungen

Die am 28. März im Kurzstreckenbereich eingeführte neue Business Class erfreut sich grosser Beliebtheit. Breitere Sitze und individuellere Service-Abläufe erlauben ein angenehmeres Reisen.

Auf Langstreckenflügen sind in allen Klassen weitere Neuerungen realisiert worden. So bieten wir nun auch in der Economy Class als Alternative ein «Quick Meal» an, welches mehr Zeit zum Entspannen oder Arbeiten lässt.

Das in zwei Flugzeugen verschweisste eingebaute und von der Swissair mitgestaltete SATCOM-System hat sich bewährt; es erlaubt den Fluggästen, weltweit zu telefonieren. 1994 werden nun alle MD-11 mit diesem System ausgerüstet.

Als Alternative zum herkömmlichen Check-in bieten wir in Zürich und Genf das zeitsparende «Check-in direct» an. Fluggäste, die nur mit Handgepäck reisen, können sich auf einfache Weise selbst für ihren Flug abfertigen.

Markt Europa

Im Rahmen der Neustrukturierung des Marketingbereiches wurden die früheren Departemente Europa I und Europa II in einem Verkaufs-Departement Europa zusammengefasst und die Bodendienste als eigenständiger Bereich organisiert.

Seit Sommerflugplan 1993 ist die Bedienung von Genf durch die Bildung eines eigenen Anschlusssystems aufgewertet.

Die Nachfrage nahm im Vergleich zu den übrigen Verkehrsgebieten relativ schwach zu, übertraf jedoch die Produktionssteigerung. Die fortgesetzte Tarifierosion und Verkehrsverlagerung von der Business- in die Economy-Klasse führten hingegen zu einer weiteren Verschlechterung des Ertragsniveaus und damit zu einem Verlust.

Markt Interkontinental

Mit der Bedienung neuer Destinationen und gebietspezifischen Angebotsröhungen konnte unsere Position gefestigt werden. Als Folge des verschärften Wettbewerbes und der fortschreitenden Tarifierosion durch eskalierende Preiskämpfe entwickelten sich die Einnahmen nicht im gleichen Masse wie die in allen Verkehrsgebieten gesteigerte Nachfrage.

Besonders nachhaltig wirkte sich der andauernde Tarifierfall auf das Nordatlantik-Ergebnis aus. Trotz einer

Verkehrsentwicklung nach Gebieten

Gebiete	Veränderung zum Vorjahr in %		Auslastungsgrad 1993 in %	
	Angebot	Nachfrage	Sitzplätze	Total*
Europa**	+ 3,3	+ 3,7	54,3	48,8
Nordatlantik	+ 2,8	+ 12,1	64,4	67,8
Südatlantik	- 2,4	+ 6,9	68,0	72,2
Mittlerer Osten	+ 1,9	+ 2,1	65,6	69,9
Ferner Osten	+ 6,7	+ 12,2	65,1	74,0
Afrika	+ 15,5	+ 15,6	60,0	61,5
Linienverkehr	+ 4,7	+ 10,2	61,5	64,9

* inklusive Fracht und Post

** einschliesslich Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien

nen der Vereinten Nationen sind ferner die Verbindungen mit Belgrad und Tripolis weiterhin unterbrochen.

Verkehrsrechte

Im Berichtsjahr sind neue Luftverkehrsabkommen mit Kroatien, der Russischen Föderation, Kasachstan, Lettland und den Malediven unterzeichnet worden, welche u.a. kürzere Routenführungen für unsere Nonstop-Flüge nach und von Hongkong ermöglichen.

Individuell... gestalten kann der First-Class-Passagier auf B747- und MD-11-Flügen seine Unterhaltung dank separatem Bildschirm und einer Auswahl von 30 Video-Filmen.



an sich erfreulichen Verkehrsbelegung und des positiven Einflusses der Zusammenarbeit mit Delta Air Lines konnte ein Verlust nicht vermieden werden.

Dank höherer Nachfrage insbesondere in São Paulo und Buenos Aires entwickelten sich die Flüge nach *Südamerika* auch ergebnismässig positiv. Die Einführung einer wöchentlichen

Im *Fernen Osten* konnte der Erfolg dank höherer Nachfrage und positiver Ertragsentwicklung verbessert werden. Das beste Streckenergebnis erzielten wiederum die ausschliesslich non-stop geführten Verbindungen mit Japan.

Die politische und wirtschaftliche Instabilität in einzelnen Ländern führte in *Afrika* zu Tarifeinbrüchen und

teilweise hohen Währungsverlusten, die sich negativ auf unseren Erfolg auswirkten.

Bodendienste

Die Hauptaufgaben dieses neu formierten Departementes umfassen alle Flughafen-Dienstleistungen für unsere eigenen Fluggäste sowie für jene von Kunden-Fluggesellschaften.

Kooperationen

Die mit den EQA-Partnern Austrian und SAS in zahlreichen Bereichen aufgebaute Zusammenarbeit wurde punktuell weiter vertieft. Die Global Excellence-Allianz mit Delta und Singapore Airlines erfuhr eine wesentliche Vertiefung durch die seit Juni 1993 bestehenden Gemeinschaftskurse Swissair/Delta.

Herausragende Ereignisse bildeten im Berichtsjahr der Abschluss einer weiteren Modernisierungsetappe für den Swissair-Terminal in Zürich sowie die Zusammenlegung der Bodendienste in New York von Swissair, Singapore Airlines und Delta Air Lines im Terminal unseres amerikanischen Global-Excellence-Partners.

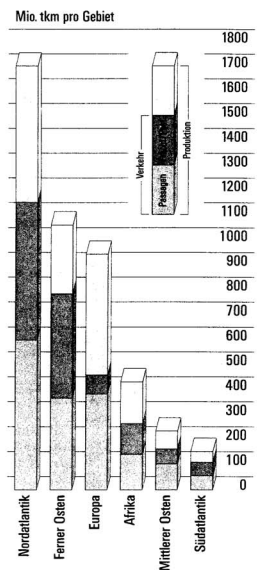
Fracht und Post

Die Swissair-Fracht wird neu als eigenständiges Departement mit Ergebnisverantwortung geführt. Die Umsetzung des neuen Frachtkonzeptes verlief erfolgreich. So konnte einerseits unsere Position im erweiterten Heimmarkt verstärkt, andererseits die Produktivität verbessert werden.

Insgesamt beförderte die Swissair im Berichtsjahr 268 000 Tonnen Fracht und Post, 9,5% mehr als im Vorjahr, und erwirtschaftete damit 15% der gesamten Flugbetriebsenerträge. Nachfragesteigerungen erzielten insbesondere die Langstreckensektoren. Bedingt durch die weiter verschärfte Tarifsituation liessen sich aber die Erträge nur unwesentlich erhöhen. Die Deregulierung im Post-Bereich verursachte in verschiedenen Märkten massive Einbussen.

Mit der beförderten Tonnage wurde die Belastungsgrenze der Frachtanlagen in Zürich erreicht. Nachdem nun die erforderlichen Bewilligungen vorliegen, kann der dringend notwendige Ausbau der Infrastruktur in Angriff genommen werden.

Produktion und Verkehr 1993



Nonstop-Verbindung mit São Paulo Ende Oktober trägt diesem Markttrend Rechnung.

Infolge der zunehmenden Konkurrenz in den Golf-Staaten sowie eines Nachfragerückganges bei den Kairo-Flügen wurde unser Verkehrswachstum im *Mittleren Osten* gebremst. Die neue Verbindung mit Muskat erfreut sich insbesondere im Tourismusbereich bereits reger Nachfrage.

Grandios...
Unsere neuen Destinationen Harare und Kapstadt erschliessen faszinierende Landschaften im südlichen Afrika, wie z. B. die Viktorialfälle in Zimbabwe.

Swissair-Betrieb

Der Flugbetrieb konnte wieder um ohne grössere Zwischenfälle abgewickelt werden. Allerdings

beeinträchtigt politischen Wirren, kriegerische Handlungen sowie Streikaktionen Dritter in verschiedenen Ländern mehrmals die planmässige Durchführung unserer Flüge. Die damit verbundenen Umdispositionen stellen hohe Anforderungen an die Flexibilität von Besatzungen und Bodenpersonal. Im Sommer erforderten überdies Probleme mit den MD-11-Triebwerken

Zürich bedarf es allerdings dringend weiterer Vorkehrungen. Nur dadurch kann die Zuverlässigkeit von Zürich als wichtiger Verkehrsknotenpunkt auch in Zukunft gewährleistet werden.

Die Neuorganisation der Schweizerischen Luftverkehrs-Schule (SLS) hat sich bewährt. Gestützt auf eine im April getroffene Vereinbarung ist die gesamte schweizerische Fluglehrausbildung sukzessive vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) an die SLS übertragen worden, wobei die Oberaufsicht beim BAZL verbleibt. Im November konnte der erste Kurs erfolgreich abgeschlossen werden. Die 1993 erstmals durchgeführten Piloten-Seminare, welche speziell auf die menschlichen Aspekte im Zusammenhang mit der modernen Cockpit-Technologie ausgerichtet sind, haben auch bei vielen anderen Fluggesellschaften sowie internationalen Organisationen grosse Beachtung gefunden.

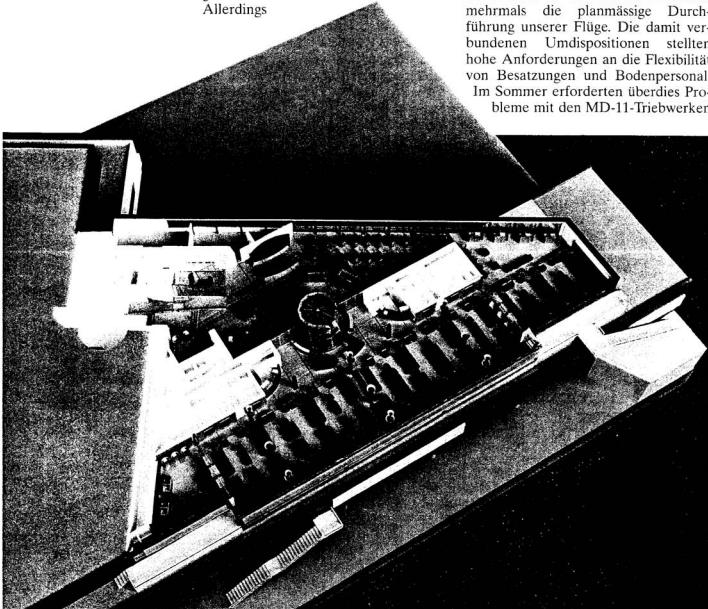
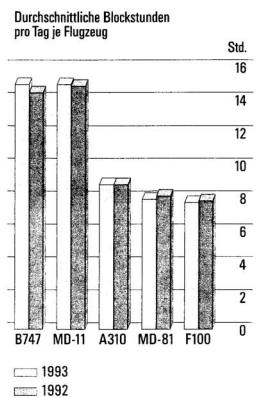
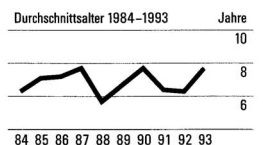
Im Bereich Informatik erforderte vor allem das gestiegene Reservationsvolumen mehr Speicher- und Rechnerkapazität. Trotzdem konnte der Raum- sowie der Energiebedarf wesentlich gesenkt werden. Die Vernetzung der verschiedenen Systeme und Arbeitsstationen wurde intensiviert.

Im Berichtsjahr konnte mit der SITA (Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques) ein Abkommen geschlossen werden, das unser Reservationsystem PARS weltweit anderen Fluggesellschaften zur Benützung anbietet. Zudem steht dieses Verbindungsnetz mit mehr als 210 Staaten Schweizer Firmen für ihre Kommunikationsbedürfnisse zur Verfügung.

Im technischen Bereich gelang es, die hohe Einsatzbereitschaft der Swissair-Flotte, mit Ausnahme der MD-11, sogar noch leicht zu steigern. Nachdem auch bei der MD-11 im ersten Halbjahr bessere Werte erzielt worden waren, führten im Juli und August vorerst Schaufelbrüche in der ersten Turbinenstufe und, nach erfolgter Behebung, Strömungsabriss im Kompressor zu einem erheblichen Rückschlag. Dank ausserordent-

lichen Anstrengungen aller Beteiligten liessen sich die Probleme in verhältnismässig kurzer Zeit unter Kontrolle bringen. Trotz dieser Mehrbelastung unserer Werkstätten wurden wiederum zahlreiche Wartungs- und Überholungsaufträge für Flugzeuge und Triebwerke von Drittgesellschaften ausgeführt und damit ein wesentlicher Ergebnisbeitrag geleistet.

Die Swissair-Flotte



Attraktiver... wird für unsere Geschäftsreisenden und Vielflieger das neue Lounge Center im Swissair-Terminal Zürich; die Eröffnung erfolgt im Frühjahr 1994.

während mehrerer Wochen zahlreiche Umstellungen im Flugprogramm. Ferner musste im Oktober eine MD-81 infolge eines Kabelschmelbrandes im Cockpit zum Abflugort München zurückkehren.

Dank konzertierten Massnahmen von Behörden, Flughafendirektion, Swisscontrol und Fluggesellschaften hat sich die Verspätungssituation in Zürich spürbar entschärft. Zwecks Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit des Flughafens

Swissair Personelles

Im Jahresdurchschnitt beschäftigte die Swissair AG, ohne das 1993 in die SBAG eingegliederte Personal, in ganze Positionen umgerechnet 16.805 Mitarbeitende, 707 weniger als im Vorjahr. Ausschlaggebend für diesen Rückgang war der im Rahmen der notwendigen weiteren Produktivitätssteigerung beschlossene Abbau von 1000 Arbeitsstellen. Der überwiegende

Teil konnte durch die Nichtbesetzung freigewordener Stellen realisiert werden; darüber hinaus waren zur Erreichung des gesetzten Ziels 227 Entlassungen und 141 vorzeitige Pensionierungen unumgänglich. Den Betroffenen standen ein ausgewogener Sozialplan sowie individuelle Betreuung zur Verfügung.



Teil konnte durch die Nichtbesetzung freigewordener Stellen realisiert werden; darüber hinaus waren zur Erreichung des gesetzten Ziels 227 Entlassungen und 141 vorzeitige Pensionierungen unumgänglich. Den Betroffenen standen ein ausgewogener Sozialplan sowie individuelle Betreuung zur Verfügung.

Die bereits 1992 eingeleiteten Verhandlungen zur Schaffung zeitgemäßer Vertragswerke konnten im Berichtsjahr abgeschlossen werden. Mit der Vereinbarung des Kabinenpersonals Kapers sowie mit dem Verband des Cockpitpersonals Aeropers wurden Nachfolgeverträge vereinbart, die einerseits Pro-

duktivitätssteigerungen ermöglichen, andererseits gewisse Automatismen eliminieren.

duktivitätssteigerungen ermöglichen, andererseits gewisse Automatismen eliminieren.

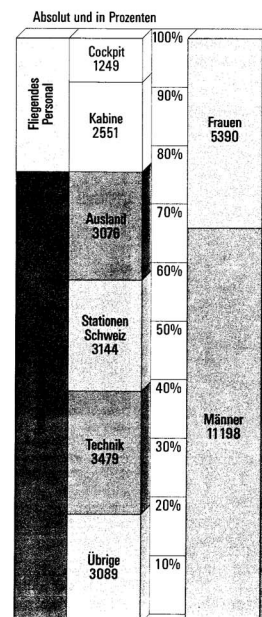
Mit den Verbänden SKV und VPOD sowie dem 1993 gegründeten PUSH (Personal-Union Swissair Holding) konnte für das Bodenpersonal in der Schweiz ein Mantelvertrag mit GAV-Charakter abgeschlossen werden, der sich auf die Festlegung personalpolitischer Grundsätze beschränkt. Ergänzend dazu sollen im ersten Halbjahr 1994 auf die unterschiedlichen Bedürfnisse ausgerichtete Betriebsvereinbarungen entstehen, die zwischen Departementsleitungen und Personalvertretungen (Betriebskommissionen) ausgehandelt werden. Zusammen mit den bereits im Mantelvertrag festgeschriebenen Vertragsänderungen werden weitere betriebsspezifische Verbesserungen realisiert, die eine Senkung der Relativkosten ermöglichen.

Aufgrund der neuen Verträge ist die Swissair vom bisherigen Teuerungsaufwandsautomatismus entbunden. Wie schon für die beiden Vorjahre, wird für 1994 auf einen solchen generellen Ausgleich verzichtet. Während die Verhandlungen mit Kapers und Aeropers auf das Frühjahr 1994 vertagt worden sind, konnte für das Bodenpersonal ein Abschluss erreicht werden, der nach sozialen Gesichtspunkten abgestufte, bescheidene Salärerhöhungen für alle Mitarbeitenden vorsieht.

Im Berichtsjahr sind zwei Mitglieder der Geschäftsleitung nach erfolgreichen Karrieren in verschiedenen Führungspositionen ausgetreten. Dr. Peter König schied Ende April auf eigenen Wunsch aus, Willi Schurter trat Ende Juni in den Ruhestand. Den ausgeschiedenen Kadermitgliedern danken wir auch an dieser Stelle für ihr langjähriges Engagement und ihre Verdienste. Zum neuen Leiter des Departementes Informatik war bereits Ende 1992 Hans Eisele ernannt worden. Zum Nachfolger von Willi Schurter wählte der Verwaltungsrat Dr. Hans Ulrich Beveler.

Unter einem Dach!
Mit der Eingliederung der New Yorker Flughafenorganisation von Singapore Airlines und Swissair in das Delta Flight Center arbeiten die drei Partner seit Mitte 1993 noch enger zusammen.

Personalbestand der Swissair Ende 1993

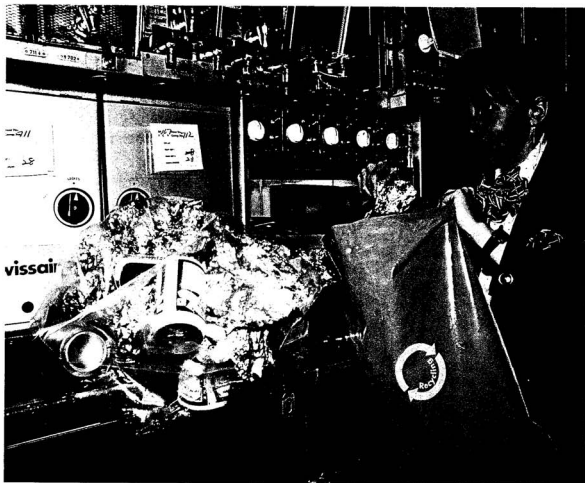


Oekologie

Einer der zehn ökologischen Leitsätze, welche die Tätigkeiten der Swissair-Gruppe begleiten, lautet: «Unsere ökologischen Ziele berücksichtigen wir in den Planungs- und Entscheidungsprozessen als eigenständige Grössen. Wir geben uns periodisch Rechenschaft über den ökologischen Stand des Unternehmens. Zeigen sich Schwachstellen, leiten wir die notwendigen Mass-

nahmen ein; Veränderungen und erreichte Fortschritte dokumentieren und kommunizieren wir mit einer Ökobilanz.»

Weltweit Beachtung fand 1991 unsere erste unternehmensweite Ökobilanz einer Fluggesellschaft. Der als Pionierleistung gewürdigte Umweltbericht bildet die Grundlage für sinnvolle und machbare Massnahmen zur Verminde-



Umweltbewusst... werden bereits an Bord wiederverwertbare Stoffe aussortiert.

rung der Belastungen. Investitionen in fortschrittlichen Umweltschutz und moderne Technologie setzen eine gesunde wirtschaftliche und finanzielle Basis voraus. Leider wird unsere umweltbewusste Leistungserbringung bei der Produktwahl erst von wenigen Kunden honoriert, und nur in seltenen Fällen, z.B. bei Lärmzuschlägen auf Landtaxen, entstehen den Unternehmen der Swissair-Gruppe Kostenvorteile.

Wirtschaftlich notwendiges Wachstum ohne zusätzliche Umweltbelastung

Seit der ersten Ökobilanz ist viel erreicht worden; vieles bleibt noch zu tun. Das gilt in unterschiedlichem Mass für die Bereiche Lärm, Schadstoffemissionen, Energieverbrauch sowie Abfallverminderung und -verwertung.

Die im Sommer 1993 publizierte Ökobilanz 2 zeigt vielversprechende Resultate. Dank veränderten Betriebsabläufen und technischen Fortschritten erscheint ein wirtschaftlich notwendiges Wachstum ohne zusätzliche Belastung der Umwelt möglich. Diesem hochgesteckten Ziel sind wir einen grossen Schritt näher gekommen.

Von 1989 bis 1992 konnte der NO_x -Ausstoss um 7 Prozent von 0,94 auf 0,87 kg pro 100 ausgelastete Tonnenkilometer gesenkt werden. Absolut fielen bei einer 16prozentigen Produktionssteigerung nur 2 Prozent mehr Stickoxid-Emissionen an.

Massgeblichen Anteil an dieser Verbesserung haben die gegenüber der DC-10 viel geringeren NO_x -Werte der MD-11.

Eine weitere markante Reduktion werden ab 1995 die mit neuer Triebwerktechnologie ausgerüsteten Airbus-Typen bringen.

Mit der Einführung der MD-11 verringerte sich auch die Menge von unvollständig verbranntem Treibstoff (HC). Im Raum der Flughäfen Zürich, Genf und Basel emittierte 1992 die Swissair-Flotte 53 Prozent weniger HC als 1989.

Im Technischen Betrieb konnten die Emissionen an flüchtigen organischen Stoffen (VOC) im gleichen Zeitraum um 16 Prozent verringert werden.

Sparsam mit Energie, weniger Abfall

Die Energieversorgungsanlage im Fingerdock des Terminals A in Zürich hat das erste Betriebsjahr hinter sich. Wie bei jeder technischen Grossanlage galt es einige Anfangsschwierigkeiten und Kinderkrankheiten auszumerzen. Aussagekräftige Zahlen über eingesparte Energie liegen deshalb noch nicht vor. Das Ziel, mit den beiden zentralen Energieversorgungsanlagen in Zürich bei angedockten Flugzeugen jährlich 12 Millionen Liter Kerosin einzusparen, dürfte bei Vollbetrieb erreicht werden.

Zwischen 1989 und 1992 konnte bei der Swissair sowie den Gate Gourmet-Cateringbetrieben in Zürich die Gemischkehrichthemenge um 3 Prozent oder 200 Tonnen gesenkt werden. Gleichzeitig stieg die Sammelmenge wiederverwertbarer Stoffe dank konsequenter Abfalltrennung um 400 auf 2500 Tonnen an.

Lärm um Lärm

Einen Höhepunkt erreichte die andauernde Auseinandersetzung im Vorfeld der Abstimmung im Kanton Zürich über die Initiative «Für massvollen Flugverkehr». Einmal mehr wurde deutlich, wie schwierig es ist, die Lärmbelastung mit Fakten zu belegen, weil persönliche Betroffenheit und Empfindungen eine wichtige Rolle spielen. Nicht zuletzt deshalb widmeten wir diesem Thema im Umweltbericht viel Raum. Trotz Mehrverkehr ist in der Umgebung der Schweizer Flughäfen keine Zunahme der Gesamtlärmbelastung gemessen worden. Auch die Ablösung unserer DC-10 durch die wesentlich leistungsstärkere MD-11 führte zu keiner messbaren Erhöhung. Dennoch empfinden viele Anwohner die Zunahme der Flugbewegungen stärker als die rückläufige Zahl lärmintensiver Flugzeuge.

Ab 1995 werden die neuen Airbus-Typen zu einer weiteren deutlichen Senkung der Lärmbelastung beitragen.

Destinationen

Swissair

(Stand Ende 1993)

Europa

Amsterdam
Athen
Barcelona
Basel/Mulhouse
Berlin
Bilbao
Birmingham
Bordeaux*
Brüssel
Budapest
Bukarest
Düsseldorf

Frankfurt
Genf
Genua
Göteborg
Graz*
Hamburg
Hannover
Helsinki
Istanbul

Kiev
Klagenfurt
Kopenha-
gen
Larnaca
Linz*
Lissabon
Ljubljana
London

Luxemburg
Lyon
Madrid
Mailand
Malaga
Malla
Manchester
Marseille

Minsk
Moskau
München
Nizza
Oslo*
Palma de Mallorca
Paris
Porto
Prag

Nordamerika

Atlanta
Boston
Chicago
Cincinnati*
Los Angeles
Montreal
New York
Philadelphia
Toronto
Washington

Südamerika

Buenos Aires
Rio de Janeiro
Santiago de Chile
São Paulo

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

**Crossair
Aktiengesellschaft
für europäisches
Regionalluftverkehr**
Postfach
CH-4002 Basel
Telefon 061 325 25 25
Telex 963 765
Telefax 061 325 32 68

Balair-CTA AG
Case postale 110
CH-1215 Genève 15
Aéroport
Telefon 022 799 20 20
Telex 415 785
Telefax 022 799 20 01

**Swissair
Beteiligungen AG (SBAG)**
Postfach
CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01 812 12 12
Telex 825 601
Telefax 01 812 90 68



Rom
Salzburg*
St. Petersburg
Sofia
Stockholm
Strassburg
Stuttgart
Thessaloniki
Tirana
Toulouse
Turin
Valencia
Warschau
Wien
Zagreb
Zürich

Afrika

Abidjan
Accra
Algier
Banjul
Brazzaville
Casablanca
Dakar
Dar es Salaam
Douala
Harare

Johannesburg
Kairo
Kapstadt
Kinshasa
Lagos
Libreville
Nairobi
Tunis
Yaoundé

Asien

Abu Dhabi
Ankara
Bangkok
Beijing
Beirut*
Bombay
Delhi
Dubai
Hongkong
Izmir

Jeddah
Karachi
Manila
Muskat
Riad
Seoul
Singapur
Teheran
Tel Aviv
Tokio

* mit Gemeinschaftskursen durch Partnergesellschaften bedient

Angaben zur Flugzeug-
flotte der Swissair-
Gruppe auf der Klappen-
Innenseite

1993)

- Kiev
- Klagenfurt
- Kopenhagen
- Larnaca
- Linz*
- Lissabon
- Ljubljana
- London
- Luxemburg
- Lyon
- Madrid
- Mailand
- Malaga
- Malta
- Manchester
- Marseille
- Minsk
- Moskau
- München
- Nizza*
- Oslo*
- Palma de Mallorca
- Paris
- Porto
- Prag



- Nordamerika**
- Atlanta
 - Boston
 - Chicago
 - Cincinnati*
 - Los Angeles
 - Montreal
 - New York
 - Philadelphia
 - Toronto
 - Washington

- Südamerika**
- Buenos Aires
 - Rio de Janeiro
 - Santiago de Chile
 - São Paulo



- Crossair**
- Ansbach
 - Berlin
 - Bielefeld
 - Bonn
 - Bremen
 - Bregenz
 - Düsseldorf
 - Florenz
 - Frankfurt
 - Gent
 - Guernsey
 - Hamburg
 - Innsbruck*
 - Jersey
 - Leipzig
 - London-City
 - London-Heathrow
 - Lugano
 - Luxemburg
 - München
 - Münster
 - Osnabrück
 - Nizza*
 - Nürnberg
 - Paris
 - Rom
 - Sitten
 - Venedig
 - Wien
 - Zürich

- Basler Luft**
- Alghero
 - Amsterdam
 - Antwerpen
 - Athens
 - Bari
 - Birmingham
 - Bombay
 - Boston
 - Brindisi
 - Budapest
 - Cancun
 - Catania
 - Ciego de Avila
 - Colombo
 - Cork
 - Denpasar
 - Edinburgh
 - Eilat
 - Faro
 - Ferrol
 - Geneva
 - Helsinki
 - London
 - Lyon
 - Madrid
 - Málaga
 - Moscow
 - Munich
 - Nantes
 - Nice
 - Nürnberg
 - Osaka
 - Palma de Mallorca
 - Paris
 - Prague
 - Rome
 - Saint Petersburg
 - Seville
 - Sharm el Sheikh
 - Simferopol
 - Tel Aviv
 - Tenerife
 - Tripoli
 - Vienna
 - Zurich

- MD 1
- A310-300
- A321-200
- B737-400
- Fokker

- Asien**
- Johannesburg
 - Kairo
 - Kapstadt
 - Kinshasa
 - Lagos
 - Lilleville
 - Nairobi
 - Tunis
 - Yaoundé
 - Abu Dhabi
 - Ankara
 - Bangkok
 - Beijing
 - Beirut*
 - Bombay
 - Delhi
 - Dubai
 - Hongkong
 - Izmir
 - Jeddah
 - Karachi
 - Manila
 - Muskat
 - Riad
 - Seoul
 - Singapur
 - Teheran
 - Tel Aviv
 - Tokio

* mit Gemeinschaftskursen durch Partnergesellschaften bedient



Finanzielle Berichterstattung

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

Geschäftsbericht 1993

Inhaltsverzeichnis

Swissair-Gruppe

Grundsätze der Konzernrechnungslegung	3
Konsolidierte Erfolgsrechnung 1993	5
Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 1993	6
Konsolidierte Mittelflussrechnung 1993	7
Anhang der konsolidierten Jahresrechnung 1993	8
Liste der Beteiligungen	16
Bericht des Konzernprüfers	18
Vergleichszahlen der letzten 4 Jahre	19

Swissair-Fluggesellschaft

Grundsätze der Rechnungslegung	21
Erfolgsrechnung 1993	22
Bilanz per 31. Dezember 1993	23
Anhang der Jahresrechnung 1993	24
Anträge des Verwaltungsrates	32
Bericht der Revisionsstelle	32
Wertschöpfungsrechnung 1993	33
Aktien- und Dividenden-Kennziffern	33
Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre	34

Grundsätze der Konzernrechnungslegung

1. Grundlage

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

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 16 und 17). Nicht miteinbezogen werden Beteiligungen von geringer Bedeutung.

Beteiligungen mit Anteilen von 20–50% (assoziierte Gesellschaften) werden nach der Equity-Methode, aufgrund der aktuellsten vorliegenden Zahlen, zum anteiligen Wert des Eigenkapitals in die Konzernrechnung aufgenommen.

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

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 5000 Franken. Die Sachanlagen werden zu Anschaffungskosten abzüglich planmässiger, linearer Abschreibungen bewertet. Die Abschreibungen basieren auf betriebswirtschaftlichen Überlegungen.

Es gelten folgende Abschreibungszeiträume:

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

* Bei Rücknahmegarantie sind die Abschreibungssätze entsprechend angepasst.

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. Marchzinsen auf Wertpapieren werden aktiviert.

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 wird die Umrechnung zum Durchschnittskurs des Geschäftsjahres vorgenommen. Umrechnungsdifferenzen aus diesen Vorgängen werden erfolgsneutral über die Reserven verrechnet.

Transaktionen in Fremdwährungen in den Einzelabschlüssen werden zum Monatskurs umgerechnet. Die daraus entstehenden Kursdifferenzen sind in der Erfolgsrechnung ausgewiesen.

6. Stetigkeit

Die Konsolidierungs- sowie die Rechnungslegungsgrundsätze blieben unverändert, mit Ausnahme des Ausweises der Minderheitsaktionäre (siehe Anhang Punkt 15).

Konsolidierte Erfolgsrechnung 1993

(in Mio. CHF)	Anhang	1993	1992
Flugbetriebserträge	1	4 393	4 302
Andere Betriebserträge	2	2 010	1 912
Betriebserträge		6 403	6 214
Materialaufwand	3	(2 670)	(2 459)
Personalaufwand	4	(2 316)	(2 306)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(687)	(709)
Abschreibungen		(514)	(526)
Betriebsaufwand		(6 187)	(6 000)
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		216	214
Beteiligungserträge	6	(16)	8
Finanzerträge/-aufwand	7	(67)	(46)
Wertberichtigungen auf Beteiligungen	8	(36)	(56)
Finanzergebnis		(119)	(94)
Ausserordentliche Erträge		2	44
Ausserordentliche Aufwendungen		(14)	(32)
Ausserordentliches Ergebnis	9	(12)	12
Steuern	10	(22)	(28)
Jahresgewinn inkl. Minderheitsaktionäre		63	104
(Gewinn-)/Verlustanteil Minderheitsaktionäre		(4)	9
Netto-Jahresgewinn		59	113

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 1993

(in Mio. CHF)	Anhang	1993	1992
Aktiven			
Immobilien		1 514	1 540
Flugzeugpark		3 180	3 465
Übrige Sachanlagen		391	371
Finanzanlagen	12	660	725
Anlagevermögen	11	5 745	6 101
Vorräte		146	143
Forderungen	13	833	833
Transitorische Aktiven		260	206
Verfügbare Mittel	14	2 266	1 783
Umlaufvermögen		3 505	2 965
Total Aktiven		9 250	9 066
Passiven			
Aktienkapital		808	808
Agio und Genussscheine		436	436
Reserven		1 604	1 526
Jahresgewinn		59	113
Eigenkapital	15	2 907	2 883
Minderheitsaktionäre	16	272	308
Rückstellungen	17	488	468
Langfristiges Fremdkapital	18	3 086	3 192
Kurzfristige Verbindlichkeiten	19	1 230	1 134
Transitorische Passiven	20	1 267	1 081
Fremdkapital		5 583	5 407
Total Passiven		9 250	9 066

Konsolidierte Mittelflussrechnung 1993

(in Mio. CHF)	Anhang	1993	1992
Jahresgewinn		59	113
Gewinn-/Verlustanteil Minderheitsaktionäre		4	(9)
Steuern und ausserordentliches Ergebnis		34	16
Jahresgewinn vor Steuern und ausserordentliches Ergebnis		97	120
Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen	21	541	574
Übrige Bewertungen und Korrekturen	22	61	(4)
Buchgewinne		(181)	421
Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit		518	471
Veränderung übriges Umlaufvermögen und kurzfristige Verbindlichkeiten	23	202	120
Bezahlte Zinsen und Steuern sowie Ausserordentliches Ergebnis	24	(227)	(251)
Erhaltene Zinsen und Dividenden	25	186	161
Netto-Mittelzufluss aus Geschäftstätigkeit		679	510
Investitionen	26	(528)	(823)
Verkauf von Anlagevermögen (Verkaufserlös)		441	467
Zu-/Abnahme aus Investitions- und Desinvestitionstätigkeit		(87)	(356)
Finanzierungstätigkeit	27	(132)	(34)
Nettozunahme der verfügbaren Mittel		460	120
Bestand verfügbare Mittel am Jahresanfang		1 708	1 588
Bestand verfügbare Mittel am Jahresende	28	2 168	1 708

Anhang der konsolidierten Jahresrechnung 1993

Allgemeines

Im Berichtsjahr wurde die Aero-Chef-Gruppe erstmals ganzjährig in die Konzernrechnung einbezogen; im Vorjahr betraf dies nur das 4. Quartal. Von der Betriebsertragszunahme von 189 Mio. Franken entfielen 81 Mio. Franken auf diese Veränderung. Weitere kleinere Veränderungen im Konsolidierungskreis sind unbedeutend.

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

Das positive Ergebnis von 59 Mio. Franken entspricht einer Gewinnmarge von 0,9% (Vorjahr 1,8%). Die erzielte Eigenkapitalrendite beträgt 2,1% (Vorjahr 4,1%).

Konsolidierte Erfolgsrechnung 1993

(Mio. CHF)	1993	1992	Veränderung in %
1. Flugbetriebserträge	4 393	4 302	+ 2
nach Gebieten:			
Europa	2 125	2 090	+ 2
Nordatlantik	932	930	+ 0
Südatlantik	99	100	- 1
Mittlerer Osten	238	249	- 4
Ferner Osten	703	635	+11
Afrika	296	298	- 1
nach Tätigkeiten:			
Passagen	3 814	3 767	+ 1
Fracht	545	494	+10
Post	34	41	-17

Die Erträge, die aufgrund eines «blocked-space agreement» an Delta Air Lines für fest von ihr gemietete Flugzeugkapazität ab Juli 1993 fakturiert werden, machen 34 Mio. Franken aus.

2. Andere Betriebserträge	2 010	1 912	+ 5
Übrige Transporterträge	132	164	- 20
Technische Drittleistungen	423	380	+11
Catering, Hotel- und Restaurationserträge	419	356	+18
Verkäufe an Bord und in Taxfree-Shops	226	187	+21
Abfertigungserträge	245	234	+ 5
Provisionserträge	77	86	-10
Flugzeugvermietungen	33	41	-20
Informatikerträge	34	25	+36
Liegenschaftserträge	38	47	-19
Verwaltungs- und Managementerträge	14	16	-13
Buchgewinne aus Anlageverkäufen	181	219	-17
Andere Erträge	188	157	+20

Rund 83% dieser Erträge stammen aus der Schweiz. Vom Auslandsertrag entfallen 130 Mio. Franken auf die USA.

Die technischen Drittleistungen beinhalten 86 Mio. Franken Erträge von Kooperationspartnern. 97% der Buchgewinne aus Anlageverkäufen resultieren aus Flugzeugverkäufen (10 MD-81, 1 DC-10, 4 Saab 340 A).

Die «anderen Erträge» beinhalten Erträge aus diversen übrigen Drittleistungen (Pilotenschulung, Anschlussgebühren an Reservationssysteme usw.).

(Mio. CHF)	1993	1992
3. Materialaufwand	2 670	2 459
Treibstoffkosten	482	460
Aufwand für bezogene Waren	876	774
Aufwand für bezogene Leistungen	1 312	1 225

Die Zunahme der bezogenen Waren ist in höheren Aufwendungen für technisches Material und Catering begründet.

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

4. Personalaufwand	2 316	2 306
Löhne und Gehälter	1 867	1 873
Sozialleistungen	449	433

(davon für Altersvorsorge
1993: 393 Mio. CHF, 1992: 358 Mio. CHF)

31. Dezember (Positionen)	1993	1992
Personalbestand	25 026	25 800
Bodenpersonal	20 006	20 767
Fliegendes Personal	4 544	4 537
Lehrlinge	476	496
Schweiz	18 940	19 313
Ausland	6 086	6 487

5. Sonstige betriebliche Aufwendungen	687	709
Übrige Personalkosten	50	48
Versicherungskosten	19	17
Liegenschafts- und Energiekosten	203	207
Fernmeldekosten	47	46
Werbe- und Repräsentationskosten	115	116
Andere betriebliche Aufwendungen	253	275

6. Beteiligungserträge	(16)	8
Ergebnisanteil an assoziierten Gesellschaften	(24)	(3)
Erträge von übrigen Gesellschaften	8	11

Das negative Ergebnis an assoziierten Gesellschaften spiegelt die anteiligen operativen Verluste bei Shannon Aerospace Ltd., Polygon Insurance Co. Ltd. sowie einigen Cateringbetrieben.

7. Finanzerträge/-aufwand	(67)	(46)
Zinserträge von assoziierten Gesellschaften	1	2
Allgemeine Zinserträge	178	160
Finanzaufwand	(246)	(208)

Im Finanzaufwand sind Fremdkapitalzinsen in der Höhe von 190 Mio. Franken (Vorjahr 193 Mio. Franken), Kommissionen, Debitorenverluste sowie realisierte und nicht-realisierte Währungsdifferenzen enthalten.

8. Wertberichtigungen auf Beteiligungen

Die Wertberichtigungen des Berichtsjahres betreffen ausschliesslich Minderheitsbeteiligungen der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG.

9. Ausserordentliches Ergebnis

Die ausserordentlichen Erträge resultieren aus Buchgewinnen bei kleineren Beteiligungsverkäufen.

Die ausserordentlichen Aufwendungen beinhalten extern angefallene Beratungskosten im Zusammenhang mit dem Alcazar-Projekt, Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen und Fusionskosten der Balair/CTA AG.

Das ausserordentliche Ergebnis hat keinen wesentlichen Einfluss auf den Steuer Aufwand.

(Mio. CHF)	1993	1992
10. Steuern	22	28
Ertrags- und Kapitalsteuern	16	24
Latente Steuern	6	4

Konsolidierte Bilanz per 31.12.1993

11. Anlagevermögen

Anlagespiegel (Mio. CHF)		Stand 1.1.93	Veränderung		Stand 31.12.93	
			Kons.-Kreis und Kursdiff.	Zu- gänge		Ab- gänge
I. Immobilien	Anschaffungswerte	2155	(8)	51	2177	
	Abschreibungen	615	7	60	663	
	Buchwerte	1540	(15)	(9)	1514	
II. Flugzeugpark	Anschaffungswerte	5636	1	327	5298 ¹⁾	
	Abschreibungen	2198	1	340	2118	
	Buchwerte	3438	0	(13)	3180	
III. Übrige Sachanlagen	Anschaffungswerte	1095	11	108	1129 ¹⁾	
	Abschreibungen	697	7	105	738	
	Buchwerte	398	4	14	391	
IV. Finanzanlagen	Anschaffungswerte	909	(28) ²⁾	41	859	
	Abschreibungen	184	12	36	199	
	Buchwerte	725	(40)	5	660	
Summe Anlagevermögen	Anschaffungswerte	9795	(24)	527	835	9463
	Abschreibungen	3694	27	541 ³⁾	544	3718
	Buchwerte	6101	(51)	(14)	291	5745

1) inkl. Vorauszahlungen: – Flugzeugpark 521 Mio. CHF
– Übrige Sachanlagen 55 Mio. CHF

2) Bewertungsanpassungen bei assoziierten Gesellschaften

3) Nachweis der Abschreibungen in der Erfolgsrechnung:

Gemäss Anlagespiegel	541	Versicherungswerte:	
./i. Finanzanlagen	(36)	Immobilien	2160
+ Abschreibungen techn. Verbrauchsmaterial	9	Flugzeugpark	4322
		Übrige Sachanlagen	1197
Total Abschreibungen gemäss Erfolgsrechnung	514		

(Mio. CHF)	1993	1992
12. Finanzanlagen	660	725
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	54	82
Übrige Beteiligungen	506	553
Darlehen	100	90
(davon an assoziierte Gesellschaften 1993: 22 Mio. CHF, 1992: 22 Mio. CHF)		
13. Forderungen	833	833
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	715	710
(davon assoziierte Gesellschaften 1993: 5 Mio. CHF, 1992: 7 Mio. CHF)		
Kurzfristige Darlehen (nicht an assoziierte Gesellschaften)	1	0
Reservierte Aktien	49	59
Übrige	68	64
14. Verfügbare Mittel	2 266	1783
Wertpapiere	832	684
Bankguthaben, Kasse, Post	170	122
Geldanlagen	1 264	977
(davon mit Fälligkeiten über einem Jahr 1993: 555 Mio. CHF, 1992: 382 Mio. CHF)		

15. Eigenkapital

Entwicklung und Zusammensetzung:

(Mio. CHF)	Aktien- kapital	Agio und Genuss- scheine	Reserven aus Gewinn- zuweisung	Spezielle Reserven	Konsoli- dierungs- reserven	Ergebnis	Total
Stand 31.12.1992	808	436	160	160	1206	113	2883
Gewinnverteilung					90	(113)	(23)
Veränderung Kon- solidierungskreis					12		12
Umrechnungs- differenzen und Bewertungs- korrekturen					(24)*		(24)
Ergebnis 1993						59	59
Stand 31.12.1993	808	436	160	160	1284	59	2907

* enthalten sind Bewertungskorrekturen von 14 Mio. CHF für in den Vorjahren aktivierte Verluste von Minderheitsaktionären

Eigenkapitalisation an der Bilanzsumme 1993: 31,4% 1992: 31,8%

Die Zusammensetzung des Aktionariates ist im Geschäftsbericht auf Seite 9 dargestellt.

16. Minderheitsaktionäre

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

Bedeutende Minderheiten bestehen bei Balair/CTA und Crossair sowie einigen Hotels.

(Mio. CHF)	1993	1992
17. Rückstellungen	488	468
Währungs- und übrige Risiken	215	202
Ertrags- und Kapitalsteuern	12	20
Latente Steuern	240	233
Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen	21	13

Für die Berechnung der latenten Steuern werden die mittelfristig erwarteten Steuersätze angewendet. 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.

18. Langfristiges Fremdkapital	davon fällig		3 086	3 192
	innerhalb 1 Jahres	innerhalb 2-5 Jahren		
Obligationenanleihen	92	375	1 637	1 593
Hypotheken	41	252	409	337
Bankdarlehen	64	451	789 *	935 *
Übrige langfristige Schulden	0	101	251	327
	<u>197</u>	<u>1 179</u>		
im Vorjahr	516	1 145		

* davon 236 Mio. CHF (Vorjahr 352 Mio. CHF) durch Flugzeuge und Immobilien pfandgesichert. Die Buchwerte der für Hypotheken und Bankdarlehen verpfändeten Aktiven betragen 883 Mio. CHF

Vom Total von 3086 Mio. CHF entfallen 359 Mio. CHF auf Verbindlichkeiten in Fremdwährungen, davon 295 Mio. CHF auf US-Dollar-Schulden.

Zusätzlich zu den von Swissair Schweizerische Luftverkehr AG begebenen Obligationenanleihen und Privatplazierungen von total 1510 Mio. Franken (Details siehe Seite 30) sind folgende bei Tochtergesellschaften ausstehend:

7 ³ / ₄ %	22 Mio. CHF Privatplazierung	1990-1994 der Crossair
2 ¹ / ₂ %	50 Mio. CHF Optionsanleihe	1987-1995 der Balair/CTA
3 ¹ / ₄ %	15 Mio. CHF Optionsanleihe	1986-1996 der Crossair
3%	20 Mio. CHF Optionsanleihe	1987-1996 der Balair/CTA
2 ¹ / ₂ %	20 Mio. CHF Optionsanleihe	1986-1997 der Balair/CTA

(Mio. CHF)	1993	1992
19. Kurzfristige Verbindlichkeiten	1 230	1 134
Bankdarlehen und Bankkontokorrente	98	75
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (davon assoziierte Gesellschaften 1993: 1 Mio. CHF, 1992: keine)	406	355
Personalvorsorge	41	46
Personaldepositenkasse	132	110
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	548	543
Diverse übrige Schulden	5	5

Von den kurzfristigen Verbindlichkeiten sind 271 Mio. CHF (1992: 231 Mio. CHF) zu marktüblichen Konditionen zu verzinsen.

20. Transitorische Passiven

Die Transitorischen Passiven beinhalten noch nicht eingetroffene Belastungen für bezogene Leistungen des Berichtsjahres, Absicherungen aus Leasinggeschäften sowie Abgrenzungen im Zusammenhang mit vorzeitigen Pensionierungen. Die Zunahme ist vorwiegend eine Folge der höheren Abgrenzungen für gemietete Flugzeuge.

Konsolidierte Mittelflussrechnung (nach IAS 7)

(Mio. CHF)	1993	1992
21. Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen	541	574
Abschreibungen auf Sachanlagen	505	518
Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	36	56
22. Übrige Bewertungen und Korrekturen	61	(4)
Finanz- und Beteiligungsergebnis	4	22
Equity-Bewertungen	27	4
Veränderung Rückstellungen	21	10
Sonstige Korrekturen	9	(40)
23. Veränderung übriges Umlaufvermögen und kurzfristige Verbindlichkeiten	202	120
Veränderung des übrigen Umlaufvermögens	(56)	76
Zunahme kurzfristige Verbindlichkeiten	258	44
24. Bezahlte Zinsen und Steuern sowie ausserordentliches Ergebnis	227	251
Bezahlte Zinsen	190	193
Bezahlte Steuern	24	26
Ausserordentliches Ergebnis	13	32

(Mio. CHF)	1993	1992
25. Erhaltene Zinsen und Dividenden	186	170
Zinsen	174	159
Dividenden	12	11
26. Investitionen	528	823
Neuakquisitionen	-	20
Sachanlagen	486	729
Konsolidierte Beteiligungen	29	5
Übrige Beteiligungen	3	12
Darlehen	10	57
27. Finanzierungstätigkeit	(132)	(34)
Dividendenzahlungen	(26)	(46)
Rückzahlung langfristiges Fremdkapital	(492)	(188)
Neuaufnahme langfristiges Fremdkapital	386	200
28. Verfügbare Mittel	2 168	1 708
Verfügbare Mittel gemäss Bilanz	2 266	1 783
abzüglich Bankdarlehen und Bankkontokorrente	(98)	(75)

Weitere Angaben

(Mio. CHF) 1993 1992

29. Eventualverpflichtungen 115 106

Es handelt sich um Garantien und Bürgschaften an Dritte, welche im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit gewährt wurden.

30. Anlagen und Güter in Leasing

Der Umfang der nicht bilanzierten, geleasteten Anlagen und Güter sowie die noch ausstehende finanzielle Verpflichtung beträgt:

(Mio. CHF)	Anschaffungswerte		Finanzielle Verpflichtungen	
	1993	1992	1993	1992
Flugzeuge	1 796	1 272	1 270	1 021
Übrige Sachanlagen	7	9	2	5
Total	1 803	1 281	1 272	1 026

Vom Gesamtbestand von 108 Verkehrsflugzeugen sind 26 Flugzeuge gemietet.

Swissair	3 B747-357, 5 MD-11, 11 MD-81
Balair/CTA	1 MD-83, 1 A310-325
Crossair	4 Saab 340B, 1 BAe 146

Bei 10 MD-81 handelt es sich um Operating-Leases (im Berichtsjahr getätigte Sale-and-Lease-back-Transaktionen). Die übrigen Flugzeuge sind Finanz-Leases.

31. Honorare an den Verwaltungsrat

Die Honorare an den Verwaltungsrat der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG betragen 1993 480 000 Franken (Vorjahr 383 000 CHF). Es werden keine Tantiemen ausbezahlt.

Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen

16

(Stand 31.12.1993)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	E = Equity- V = Vollkonso- lidierung *	Branche
Von der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG gehaltene Beteiligungen				
Airline Financial Support Services, Bombay	75,0%	INR 36 000	V	D
Austrian Airlines (AUA), Wien	10,0%	ATS 2 600 000		L
Balair-CTA AG, Genf (Stimmrecht 67,9%) (inkl. Beteiligungen)	59,5%	CHF 129 795	V	L
Crossair AG, Basel (Stimmrecht 59,8%)	56,1%	CHF 215 000	V	L
Delta Air Lines Inc., Atlanta	4,6%	USD 163 314		L
Gebrüder Lincke AG, Kloten	100 %	CHF 100	V	I
Roscor AG, Kloten (Beteiligung für Swissair an Galileo International, Anteil 13,2% Galileo Japan, Anteil 11,0% Anschaffungswert 114,8 Mio. USD)	100 %	CHF 50	V	D
Shannon Aerospace Ltd., Shannon	35,0%	IEP 30 000	E	D
Singapore Airlines Ltd., Singapore	0,6%	SGD 641 273		L
Swissair Beteiligungen AG (SBAG), Zürich	100 %	CHF 175 000	V	D
Traviswiss AG, Kloten	100 %	CHF 2 000		D
Verntissa SA, Vernier sowie weitere kleinere Beteiligungen	100 %	CHF 5 000	V	I
Von der Crossair AG gehaltene Beteiligungen				
Aviation Financial Services AG, Kloten	80,0%	CHF 1 000	V	D
Business Air Ltd., Aberdeen	39,1%	GBP 3 000	E	L
Cargo and Passenger Air Services AG, Basel sowie weitere kleinere Beteiligungen	100 %	CHF 2 000	V	D
Von der Swissair Beteiligungen AG und deren Tochtergesellschaften gehaltene Beteiligungen				
Gate Gourmet Holding AG, Opfikon	100 %	CHF 22 000	V	V
- Abela & Gate Gourmet Ltd., London	40,0%	GBP 1 500	E	V
- Aero-Chef Denmark A/S, Kopenhagen (inkl. Beteiligungen)	80,0%	DKK 5 000	V	V
- Air Caterers Johannesburg PTY Ltd., Johannesburg	33,3%	ZAR 53	E	V
- Airest GmbH, Wien	35,0%	ATS 10 000	E	V
- Buenos Aires Catering SA, Buenos Aires	45,0%	ARS 4 347	E	V
- Crossair Catering AG, Kloten	75,0%	CHF 1 000	V	V
- Gate Gourmet France SA, St-Louis (inkl. Beteiligungen)	100 %	FRF 10 000	V	V
- Gate Gourmet Geneva SA, Genf	100 %	CHF 4 000	V	V
- Gate Gourmet International AG, Kloten	100 %	CHF 1 650	V	V
- Prohotel Taxi und Busservice AG, Kloten	100 %	CHF 100	V	D
- Gate Gourmet Zürich AG, Zürich	100 %	CHF 10 000	V	V
- Prohotel Wäscherei AG, Kloten	27,6%	CHF 500		D
- Iber-Swiss Catering SA, Madrid	30,0%	ESP 500 000	E	V
- Papadacos AE, Athen	35,0%	GRD 930 000	E	V
Jacky Maeder AG, Basel (inkl. Beteiligungen)	98,3%	CHF 13 000	V	T

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

17

(Stand 31.12.1993)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	E = Equity- V = Vollkonso- lidierung *	Branche
Kanalfährdienst Olau Line (UK) Ltd., Hamburg	5,0%	DEM 4 000		D
Nuance Trading AG, Kloten	100 %	CHF 7 000	V	D
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 (inkl. Beteiligungen)	25,7%	GBP 30 000	E	D
Restorama AG, Opfikon	100 %	CHF 2 000	V	V
SNH Finanzierungen AG, Hergiswil	100 %	CHF 93 500	V	H
- SNH Holding Inc., Dover/Del.	100 %	USD 154 957	V	H
- SNH Atlanta Inc., Atlanta	100 %	USD 16 910	V	H
- SNH Ackermann Ass., Atlanta	90,0%	USD 16 000	V	H
- SNH Boston Inc., Boston	100 %	USD 81 082	V	H
- SNH Chicago Inc., Chicago	100 %	USD 13 915	V	H
- SNH Immobilien AG, Hergiswil (Hotel Drake)	100 %	CHF 35 000	V	H
- Swissair «Swissôtel» Management AG, Opfikon (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF 1 500	V	H
- Sodereal Holding SA, Zürich	99,3%	CHF 55 600	V	H
- «Am Stadtpark» AG, Wien	75,0%	ATS 32 000	V	H
- HIRO/Swissair AG, Wien	75,0%	ATS 228 000	V	H
- Hotel Ascot BV, Amsterdam	100 %	NLG 8 500	V	H
- Hotel International AG, Zürich (inkl. Beteiligungen)	74,3%	CHF 20 000	V	H
- Hotel Le Plaza AG, Basel	77,2%	CHF 18 535	V	H
- JTI Japan-Turkey Urban Development and Investment Co., Tokyo (Swissôtel Bosphorus, Istanbul)	13,4%	JPY 8 600 000		H
- Lensa Ltd., Seoul (The Swiss Grand Hotel)	40,0%	KRW 23 895 000	E	H
- Rheinpark Plaza Neuss GmbH, Neuss	100 %	DEM 9 000	V	H
- Société Montreux-Palace SA, Montreux (inkl. Beteiligungen)	57,5%	CHF 12 378	V	H
Swiss Centre Ltd., London	24,5%	GBP 2 042	E	I
Swiss Center Inc., New York	17,0%	USD 500		I
Swissair Photo + Vermessungen AG, Zürich (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF 2 000	V	D
Uto Holding und Beteiligungen AG, Zürich	75,0%	CHF 10 000	V	I
- Avireal AG, Kloten	100 %	CHF 500	V	I
- Grand Hotel Brunnen AG, Brunnen	100 %	CHF 150	V	I
- Uto Immobilien Chur AG, Chur	100 %	CHF 100	V	I
- Uto AG, Zürich	100 %	CHF 1 200	V	I
- Uto Immobilien AG, Zürich	100 %	CHF 100	V	I
- Uto Management AG, Zürich	100 %	CHF 100	V	I
sowie weitere kleinere Beteiligungen				

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

Bericht des Konzernprüfers

An die
Generalversammlung der Swissair
Schweizerische Luftverkehr
Aktiengesellschaft, Zürich

Wir haben die vom Verwaltungsrat vorgelegte konsolidierte Jahresrechnung der Swissair Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft, welche auf den Seiten 5 bis 17 im Teil «Finanzielle Berichterstattung» des Geschäftsberichts dargestellt ist, für das am 31. Dezember 1993 abgeschlossene Geschäftsjahr im Sinne der gesetzlichen Vorschriften 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 vermittelt die konsolidierte Jahresrechnung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes

Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, in Übereinstimmung mit den vierten und siebten Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft, den auf den Seiten 3 und 4 wiedergegebenen Grundsätzen der Konzernrechnungslegung sowie den gesetzlichen Vorschriften.

Wir empfehlen, die vorliegende konsolidierte Jahresrechnung zu genehmigen

Zürich, 7. April 1994

Schweizerische Treuhandgesellschaft –
Coopers & Lybrand AG

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

L. Marbacher
Dipl. Bücherexperte
Leitender Revisor

Vergleichszahlen der letzten 4 Jahre

(Mio. CHF)	1993	1992	1991	1990
Flugbetriebserträge	4 393	4 302	4 256	3 927
Andere Betriebserträge	2 010	1 912	1 688	1 300
Total Betriebserträge	6 403	6 214	5 944	5 227
Jahresgewinn vor ausserordentlichem Ergebnis	75	92	n. a.	n. a.
Jahresgewinn inkl. Minderheitsaktionäre	63	104	67	- 21
Netto-Jahresgewinn	59	113	83	- 22
Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit	518	471	n. a.	n. a.
Investitionen	527	792	620	n. a.
Abschreibungen auf Sachanlagen	514	526	495	385
Bilanzsumme	9 250	9 066	8 913	7 789
Aktiven				
– Anlagevermögen	5 745	6 101	6 008	4 957
– Umlaufvermögen	3 505	2 965	2 905	2 832
Passiven				
– Eigenkapital	2 907	2 883	2 838	2 716
– Minderheitsaktionäre	272	308	325	143
– Rückstellungen	488	468	453	389
– langfristiges Fremdkapital	3 086	3 192	3 158	2 529
– kurzfristige Verbindlichkeiten	2 497	2 215	2 139	2 012
Personalbestand (in ganzen Positionen)	25 026	25 800	25 338	n. a.
Aktienkennzahlen (in CHF)				
Eigenkapital je dividendenberechtigte Aktie	1 297	1 286	1 266	1 236
Eigenkapital-Rendite in %	2,1	4,1	3,0	- 0,8
Anzahl dividendenberechtigte Titel:				
– Aktien	2 168 722	2 168 196	2 167 736	2 103 282
– Genussscheine	178 205	178 205	178 205	178 205

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

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, Minderheitsbeteiligungen mit Anteilen von 20 bis 50 % als assoziierte Gesellschaften bezeichnet.

Die Grundsätze sind gegenüber dem Vorjahr unverändert. Die Darstellung erfolgt nach dem neuen Aktienrecht. Das Vorjahr wurde zu Vergleichszwecken entsprechend neu gegliedert.

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 sind angemessene Wertberichtigungen in Abzug gebracht worden. Die Wertschriften sind nach dem Niederstwertprinzip bilanziert.

5. Fremdkapital

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

6. Abschreibungen

Den in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen ordentlichen Abschreibungen liegen die entsprechenden Vorschriften in den Gesellschaftsstatuten zugrunde; sie basieren auf betriebswirtschaftlichen Überlegungen.

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 1993

der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG

22

(in 1000 CHF)	Anhang	1993	1992
Flugbetriebserträge	1	3 858 365	3 796 679
Andere Betriebserträge	2	1 338 910	1 503 811
Betriebserträge		5 197 275	5 300 490
Materialaufwand	3	(2 374 144)	(2 211 972)
Personalaufwand	4	(1 791 257)	(1 963 544)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(558 342)	(554 912)
Abschreibungen		(365 000)	(391 000)
Betriebsaufwand		(5 088 743)	(5 121 428)
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		108 532	179 062
Beteiligungserträge	6	8 113	10 757
Finanzerträge	7	156 316	124 959
Finanzaufwand		(150 923)	(129 032)
Wertberichtigungen auf Beteiligungen	8	(95 729)	(136 332)
Finanzergebnis		(82 223)	(129 648)
Ausserordentliche Erträge		851	18 529
Ausserordentliche Aufwendungen		(5 131)	(31 600)
Ausserordentliches Ergebnis	9	(4 280)	(13 071)
Steuern	10	(15 329)	(15 543)
Jahresgewinn		6 700	20 800

Bilanz per 31. Dezember 1993

der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG
(vor Gewinnverteilung)

23

(in 1000 CHF)	Anhang	1993	1992
Aktiven			
Immobilien		314 863	324 195
Flugzeugpark		1 570 249	1 813 053
Übrige Sachanlagen		162 581	175 776
Finanzanlagen		1 270 010	1 256 691
Anlagevermögen	11	3 317 703	3 569 715
Vorräte	12	57 237	77 023
Reservierte Aktien	13	48 753	48 937
Forderungen	14	660 197	670 516
Transitorische Aktiven	15	203 700	146 288
Verfügbare Mittel	16	2 016 869	1 553 761
Umlaufvermögen		2 986 756	2 496 525
Total Aktiven		6 304 459	6 066 240
Passiven			
Aktienkapital		807 805	807 805
Allgemeine Reserven		596 239	596 239
Spezielle Reserven		160 000	160 000
Bilanzgewinn		8 617	24 955
Eigenkapital	17	1 572 661	1 588 999
Rückstellungen	18	374 403	364 787
Langfristiges Fremdkapital	19	1 896 113	1 891 974
Noch nicht eingelöste Transportdokumente		752 438	741 511
Kurzfristige Verbindlichkeiten	20	467 195	385 274
Transitorische Passiven	21	1 241 649	1 093 695
Fremdkapital		4 357 395	4 112 454
Total Passiven		6 304 459	6 066 240

Anhang der Jahresrechnung 1993

Erfolgsrechnung 1993

Die Erfolgsrechnung wurde in Übereinstimmung mit dem neuen Aktienrecht erstmals neu gegliedert und das Vorjahr zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst.

Die auf den 1. Januar 1993 erfolgte juristische Verselbständigung der Cateringbetriebe, der Taxfree Shops sowie des Bordverkaufs beeinflusst die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr. Ohne diesen Einfluss wären die Betriebserträge gegenüber dem Vorjahr um rund 150 Mio. Franken oder um 3% gestiegen gegenüber der ausgewiesenen Abnahme von 2%.

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

Währungen	Durchschnittskurse		Veränderung in %
	1993	1992	
USD	1.48	1.40	+ 5,7
DEM	89.45	89.70	- 0,3
ITL	0.094	0.115	- 18,3
GBP	2.21	2.49	- 11,2
FRF	26.18	26.47	- 1,1
JPY	1.32	1.10	+ 20,0

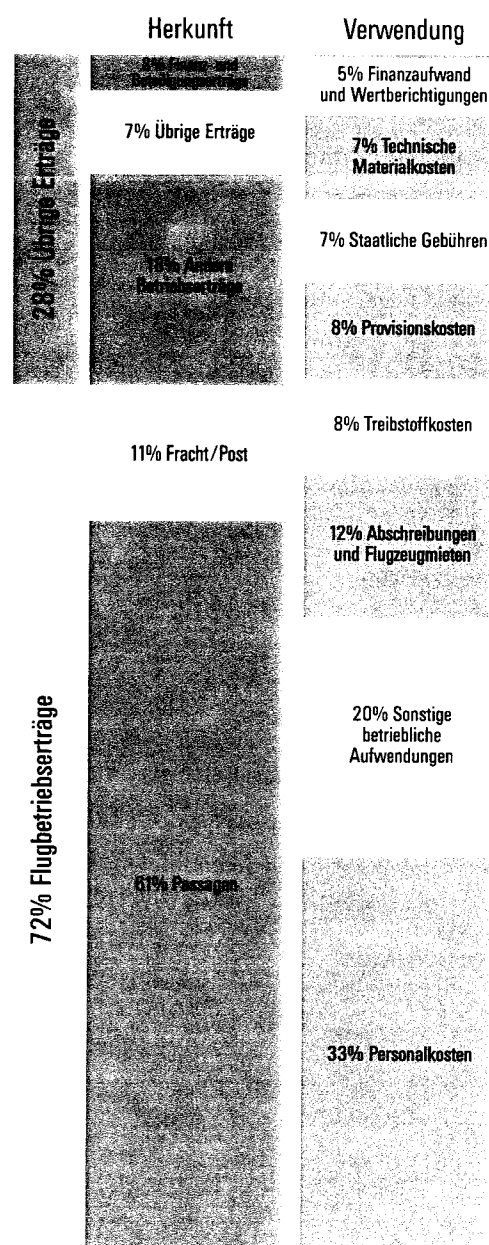
Die Wechselkursveränderungen haben das Ergebnis des Berichtsjahres per saldo um 19 Mio. Franken geschmälert (Vorjahr +4 Mio. CHF).

Anteile einzelner Währungsgruppen an den Erträgen bzw. Aufwendungen:

Währungen	Erträge		Aufwendungen	
	1993	1992	1993	1992
CHF	45%	43%	58%	58%
USD und USD-abhängige	28%	29%	29%	26%
Übrige	27%	28%	13%	16%

(Mio. CHF)	1993	1992
1. Flugbetriebserträge	3 858	3 797
Passagen	3 268	3 227
Fracht	543	517
Post	34	41
Charter- und Sonderverkehr	13	12

Der Ertragsfranken 1993



Gebiete	Strecken- erträge 1993		Veränderung gegenüber 1992		Verkehrs- veränderung %
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	
Europa	1 681	43,7	- 10	- 0,6	+ 3,7
Nordatlantik	872	22,7	+ 5	+ 0,6	+ 12,1
Südatlantik	97	2,5	- 2	- 2,0	+ 6,9
Mittlerer Osten	238	6,2	- 2	- 1,0	+ 2,1
Ferner Osten	672	17,5	+ 65	+ 10,7	+ 12,2
Afrika	285	7,4	+ 4	+ 1,4	+ 15,6
Linienverkehr	3 845	100	+ 60	+ 1,6	+ 10,2

(Mio. CHF) **1993** 1992

	1993	1992
2. Andere Betriebserträge	1 339	1 504
Übrige Transporterträge	40	37
Technische Dritteleistungen	422	372
Abfertigungserträge	254	246
Provisionserträge	84	88
Vermietung Flugzeuge, Material, Besatzungen	51	49
Informatikerträge	43	31
Catering, Taxfree Shops, Bordverkauf	41	288
Liegenschaftserträge	41	19
Schulung und Consulting	44	46
Buchgewinne aus Anlagenverkäufen	136	187
Andere Erträge	183	141

Die Liegenschaftserträge stiegen als Folge von Vermietungen an die neuen Tochtergesellschaften.

Die Buchgewinne aus Anlagenverkäufen sind hauptsächlich dem Verkauf von 10 MD-81-Flugzeugen zuzuschreiben.

Die anderen Erträge setzen sich aus einer Vielzahl verschiedener wiederkehrender Einnahmequellen zusammen.

	1993	1992
3. Materialaufwand	2 374	2 212
Treibstoffaufwand	426	396
Aufwand für bezogene Waren	(565)	(603)
Techn. Material und Flugzeugunterhalt	380	323
Passagieraufwand	184	120
Materialaufwand Catering, Taxfree Shops, Bordverkauf	1	160
Aufwand für bezogene Leistungen	(1 383)	(1 213)
Bodenorganisations-Fremdaufwand	583	559
Mietaufwand für Flugzeuge und Material	278	221
Provisionsaufwand	414	393
Andere bezogene Leistungen	108	40

Der Mehraufwand für Flugzeuge stieg durch die Rückmiete der verkauften MD-81- sowie der Einmiete zusätzlicher Balair/CTA-Flugzeuge.

Andere grössere Abweichungen zum Vorjahr stehen im Zusammenhang mit der Verselbständigung.

(Mio. CHF)	1993	1992
4. Personalaufwand	1 791	1 964
Löhne und Gehälter	1 442	1 589
Sozialleistungen	349	375

31. Dezember (Positionen)	1993	1992
Personalbestand	16 588	19 025
Schweiz	13 512	15 614
Ausland	3 076	3 411

Der Bestandesrückgang wegen Verselbständigung betrug 1788 Positionen.

5. Sonstige betriebliche Aufwendungen	558	555
Übriger Personalaufwand	56	42
Versicherungsaufwand	12	10
Liegenschafts- und Energieaufwand	151	149
Fernmeldeaufwand	37	37
Werbe- und Repräsentationsaufwand	97	100
Andere betriebliche Aufwendungen	205	217

6. Beteiligungserträge	8	11
Tochtergesellschaften	6	5
Übrige Gesellschaften	2	6

7. Finanzerträge	156	125
Zinserträge Tochtergesellschaften	5	1
Zinserträge assoziierte Gesellschaften	1	0
Übrige Zinserträge	127	122
Übrige Finanzerträge	23	2

8. Wertberichtigungen auf Beteiligungen	96	136
Tochtergesellschaften	39	79
Assoziierte Gesellschaften	20	0
Übrige Gesellschaften	37	57

Im Sinne der vorsichtigen Bewertung wurden Berichtigungen unserer Beteiligungen an Airlines sowie an der Shannon Aerospace Ltd. vorgenommen.

9. Ausserordentliches Ergebnis

Der ausserordentliche Ertrag wurde aus dem Verkauf der Minderheitsbeteiligung an der Software Alliance Malaysia erzielt.

Die ausserordentlichen Aufwendungen stellen die gesamten Kosten für externe Beratungen im Zusammenhang mit dem Alcazar-Projekt dar.

10. Steuern	15	16
Schweiz	12	12
Ausland	3	4

Bilanz per 31.12.1993

Bilanzstruktur	Veränderung zum Vorjahr %	Anteil an Bilanzsumme	
		1993 %	1992 %
Anlagevermögen	- 7	53	59
Umlaufvermögen	+ 20	47	41
Eigenkapital	- 1	25	26
Rückstellungen	+ 3	6	6
Langfristiges Fremdkapital	0	30	31
Übriges Fremdkapital	+ 11	39	37
Bilanzsumme	+ 4		

Die im Rahmen des neuen Aktienrechtes vorgenommenen Anpassungen haben keinen wesentlichen Einfluss auf die Bilanzstruktur. Die Vorjahreszahlen wurden ebenfalls entsprechend gegliedert.

11. Anlagevermögen

Anlagespiegel (Mio. CHF)		Stand 1.1.93	Zu- gänge	Ab- gänge	Stand 31.12.93
I. Immobilien	Anschaffungswerte	890	24	17	897
	Abschreibungen	566	33	17	582
	Buchwerte	324	- 9	0	315
II. Flugzeugpark	Anschaffungswerte	4 233	116	405	3 944
	Abschreibungen	2 420	270	316	2 374
	Buchwerte	1 813	- 154	89	1 570
III. Übrige Sachanlagen	Anschaffungswerte	807	59	92	774
	Abschreibungen	631	56	76	611
	Buchwerte	176	3	16	163
IV. Finanzanlagen	Anschaffungswerte	1 451	136	45	1 542
	Abschreibungen	194	82	4	272
	Buchwerte	1 257	54	41	1 270
Summe					
Anlagevermögen	Anschaffungswerte	7 381	335	559	7 157
	Abschreibungen	3 811	441	413	3 839
	Buchwerte	3 570	- 106	146	3 318

Die Vorauszahlungen von insgesamt 507 Mio. Franken sind in den entsprechenden Anlagepositionen enthalten.

Der Zuwachs beim Flugzeugpark setzt sich aus Vorauszahlungen für die künftige Airbus-Flotte sowie für die bestellte dreizehnte MD-11-Einheit zusammen. Die verkauften und zurückgemieteten zehn MD-81-Flugzeuge sind für den Abgang von 370 Mio. Franken zu Anschaffungswerten und 75 Mio. Franken zu Buchwerten verantwortlich. Der Buchwert des Flugzeugparkes ohne Vorauszahlungen beträgt 31% (Vorjahr 37%) des Anschaffungswertes.

Das bilanzmässige Anlagevermögen verringerte sich auch deshalb, weil die gesamten ordentlichen Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Finanzanlagen von 441 Mio. Franken die Neuinvestitionen um 106 Mio. Franken überstiegen.

(Mio. CHF)		1993
<i>Versicherungswerte:</i>	Immobilien	1 144
	Flugzeugpark	2 914
	Übrige Sachanlagen	979
<i>Anschaffungswerte der Finanzanlagen:</i>		1 542
<i>Beteiligungen:</i>	Tochtergesellschaften	533
	Assoziierte Gesellschaften	24
	Übrige	628
<i>Darlehen:</i>	Tochtergesellschaften	284
	Assoziierte Gesellschaften	15
	Übrige	55
<i>Andere langfristige Forderungen:</i>	Tochtergesellschaften	3

Die von der Swissair gehaltenen Beteiligungen sind auf Seite 16 «Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen» ersichtlich. Nebst der Aktienkapitalerhöhung der SBAG um 25 Mio. Franken haben wir bei Balair/CTA und Crossair unsere Kapitalanteile verstärkt.

(Mio. CHF)	1993	1992
12. Vorräte	57	77
Technisches Verbrauchsmaterial	14	14
Halbfabrikate und angefangene Arbeiten	38	43
Diverse Lagerbestände	5	20
13. Reservierte Aktien	49	49
Für Personal	8	8
Für Partnerbeteiligung SAS	41	41
14. Forderungen	660	671
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Tochtergesellschaften	54	27
Assoziierten Gesellschaften	2	4
Übrigen Gesellschaften	607	637
Übrige Forderungen gegenüber Dritten	65	62
Delkrederere	(68)	(59)
15. Transitorische Aktiven	204	146
Transitorische Aktiven gegenüber		
Tochtergesellschaften	6	10
Übrigen Gesellschaften	198	136

Diese Forderungen sind innerhalb eines Jahres fällig. Sie bestehen zur Hauptsache gegenüber Fluggesellschaften, Reisebüros und Spediteuren.

(Mio. CHF)	1993	1992
16. Verfügbare Mittel	2 017	1 554
Wertpapiere	700	558
Bankguthaben, Kasse, Post	97	82
Geldanlagen		
mit Fälligkeiten unter einem Jahr	665	532
mit Fälligkeiten über einem Jahr	555	382

Die Geldanlagen und Wertpapiere sind zu 77% (Vorjahr 87%) in Schweizerfranken angelegt.

	1 573	1 589
17. Eigenkapital	1 573	1 589
Aktienkapital	(808)	(808)
Namenaktien	808	489
Inhaberaktien	0	319
Allgemeine Reserven	(596)	(596)
aus Gewinn	111	111
aus Gewinn, reserviert für eigene Aktien	49	49
aus Agio	402	402
aus Genussscheinen	34	34
Spezielle Reserven	(160)	(160)
Bilanzgewinn	(9)	(25)
Gewinnvortrag	2	4
Jahresgewinn	7	21

Am Jahresende befanden sich 139 510 Aktien im Eigenbesitz. Tochtergesellschaften besaßen 95 Aktien. Eine Tochtergesellschaft veräusserte im Laufe des Berichtsjahres 680 Aktien zu Börsenkursen. Aus dem Eigenbesitz wurden 504 Aktien zum Nominalwert an Mitarbeitende abgegeben.

Es besteht keine bedingte oder genehmigte Kapitalerhöhung.

Grösster Privataktionär mit einer statutenkonformen Ausnahme ist Delta Air Lines Holding Inc. Sie besitzt 105 000 Aktien oder 4,5% des Aktienkapitals. Per Jahresende bestand gegenüber diesem Aktionär ein Kontokorrentguthaben von 4,6 Mio. Franken.

		1993	1992
Dividendenberechtigtes Eigenkapital		Mio. CHF	Mio. CHF
	Anzahl		
Aktien, nominal zu 350 CHF	2 308 015	808	808
Reserviert für Kapitalbeteiligungen	(116 000)	(41)	(41)
Reserviert für Personal	(23 293)	(8)	(8)
	2 168 722	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. 1/5 einer Aktie	178 205	12	12
Total dividendenberechtigtes Eigenkapital		771	771

(Mio. CHF)	1993	1992
18. Rückstellungen	374	365
Währungsrisiken	153	156
Eigenversicherungen	67	64
Steuerrückstellungen	10	10
Übrige Rückstellungen	144	135
19. Langfristiges Fremdkapital	1 896	1 892
Zusammensetzung der ausstehenden Obligationenanleihen und Privatplazierungen		
6 ¹ / ₄ % CHF Obligationenanleihe 1981–1993	-	80
5 ³ / ₄ % CHF Obligationenanleihe 1981–1996	-	76
4% CHF Obligationenanleihe 1978–1994	70	70
3% CHF Privatplazierung 1988–1995	50	50
5 ¹ / ₂ % CHF Obligationenanleihe 1982–1997	120	120
6% CHF Privatplazierung 1989–1998	100	100
4 ¹ / ₂ % CHF Privatplazierung 1987–1999	100	100
3 ¹ / ₄ % CHF Optionsanleihe 1989–1999	100	100
6% CHF Privatplazierung 1990–2000	100	100
4 ³ / ₄ % CHF Privatplazierung 1988–2000	100	100
3% CHF Optionsanleihe 1987–2001	100	100
5 ¹ / ₈ % CHF Obligationenanleihe 1989–2003	200	200
5 ¹ / ₂ % CHF Obligationenanleihe 1993–2003	200	-
CHF Obligationenanleihe 1980–2005 ¹⁾	84	84
CHF Obligationenanleihe 1980–2005 ¹⁾	36	36
4 ³ / ₄ % CHF Obligationenanleihe 1988–2013 ²⁾	150	150
Darlehen von Tochtergesellschaften	20	4
Übrige Schulden (mittlere Laufzeit 6,6 Jahre)	366	422
¹⁾ variabler Zinssatz (zurzeit 5%) ²⁾ ab Jahr 2000 variabler Zinssatz		
20. Kurzfristige Verbindlichkeiten	467	385
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Tochtergesellschaften	35	1
Übrigen	269	256
Personalvorsorgeeinrichtungen	30	14
Personaldepositenkasse	132	110
Diverse übrige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	1	4
Die erhöhten Verbindlichkeiten gegenüber Tochtergesellschaften sind eine Folge der Verselbständigungen und enthalten vorwiegend Dezemberumsätze.		
21. Transitorische Passiven	1 242	1 094
Transitorische Passiven gegenüber		
Tochtergesellschaften	12	9
Übrigen Gesellschaften	1 230	1 085

Weitere Angaben gemäss Art. 663b OR

(Mio. CHF)	1993	1992
22. Eventualverpflichtungen	174	136
Bürgschaftsverpflichtungen für Tochtergesellschaften	5	5
Garantieverpflichtungen für Tochtergesellschaften	58	31
Bürgschaftsverpflichtungen für eigene Belange	20	23
Garantieverpflichtungen für eigene Belange	91	77

Die erhöhten Garantieverpflichtungen für Tochtergesellschaften sind zugunsten der Aero-Chef Denmark AS, diejenigen für eigene Belange zugunsten Galileo International und Shannon Aerospace Ltd.

23. Anlagen und Güter im Leasing

Es sind folgende Flugzeuge geleast: 3 B747-357
5 MD-11
11 MD-81

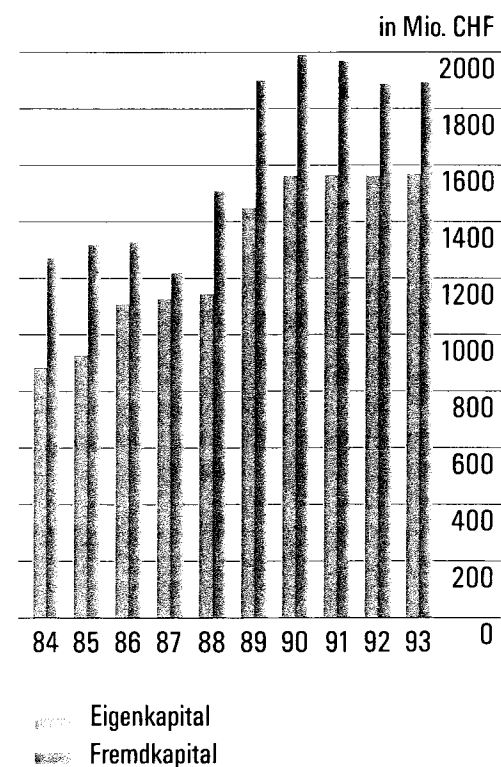
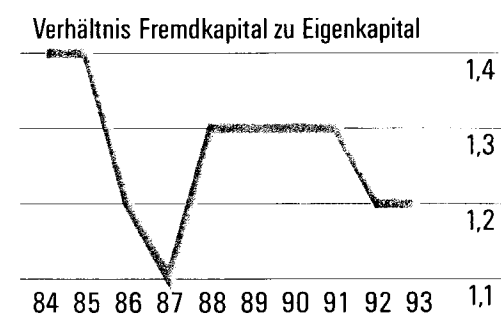
Die Anschaffungswerte betragen	1 597	1 227
Der Gegenwartswert der noch ausstehenden finanziellen Verpflichtungen beträgt	1 141	978

Der innerhalb eines Jahres fällig werdende Anteil beläuft sich auf 56 Mio. Franken.

24. Verpfändete Aktiven

Die Aktiven sind weder verpfändet noch mit einem Eigentumsvorbehalt belegt.

Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital 1984–1993



Anträge des Verwaltungsrates

32

Zum Geschäftsjahr 1993 stellt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 19. Mai 1994 die Anträge:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Jahresrechnung per 31. Dezember 1993 zu genehmigen;
2. den Mitgliedern des Verwaltungsrates und der Revisionsstelle Entlastung zu erteilen;
3. den Bilanzgewinn aus:

	CHF
– Jahresgewinn 1993	6 700 000
– Gewinnvortrag vom 1. Januar 1993	<u>1 916 704</u>
	8 616 704

wie folgt zu verwenden:

 - Zuweisung an den Fonds zugunsten der
Vorsorgeeinrichtungen des Personals der Swissair **1 000 000**
 - Vortrag auf neue Rechnung **7 616 704**

Bericht der Revisionsstelle

An die
Generalversammlung der Swissair
Schweizerische Luftverkehr
Aktiengesellschaft, Zürich

wendung des Bilanzgewinnes Gesetz und
Statuten entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jah-
resrechnung zu genehmigen.

Zürich, 7. April 1994

Schweizerische Treuhandgesellschaft –
Coopers & Lybrand AG

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

Als Revisionsstelle Ihrer Gesell-
schaft haben wir die Buchführung und die
vom Verwaltungsrat vorgelegte Jahresrech-
nung, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz
und Anhang, für das am 31. Dezember 1993
abgeschlossene Geschäftsjahr im Sinne der
gesetzlichen Vorschriften geprüft. Unsere
Prüfung erfolgte nach anerkannten Grund-
sätzen des Berufsstandes. Wir bestätigen,
dass wir die gesetzlichen Anforderungen an
Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Aufgrund unserer Prüfung stellen
wir fest, dass die Buchführung und die Jah-
resrechnung sowie der Antrag über die Ver-

L. Marbacher
Dipl. Bücherexperte
Leitender Revisor

Wertschöpfungsrechnung 1993

33

Wertschöpfungsrechnung der Swissair-Fluggesellschaft, weltweit

(Mio. CHF)	1993	1992
Unternehmungsleistung	5 363	5 455
– Vorleistungen	3 049	2 880
– Abschreibungen	365	391
Nettowertschöpfung	1 949	2 184
in % der Unternehmungsleistung	36	40
CHF je Mitarbeiter	117 500	114 800

Der absolute Rückgang der Wertschöpfung resultiert aus den juristischen Ver-
selbständigungen.

Verteilung der Wertschöpfung:

	1993*	1992
	%	%
an Personal	91,3	90,4
an Staat	2,7	3,5
an Kreditgeber	5,7	5,2
an Kapitalgeber	0	1,0
verbleibt in der Unternehmung	0,3	– 0,1

*nach beantragter Verwendung des Bilanzgewinnes

Aktien- und Dividenden-Kennziffern

(in CHF)

Geschäfts- jahr	Aus- gewiesener Reingewinn je Aktie ¹ (vor ausser- ordentlichen Abschreibungen	Selbst- finan- zierung je Aktie ¹ vor Gewinn- verteilung	Aus- gewiesenes Eigenkapital je Aktie ¹	Dividende		Bezugsrechte	
				je Aktie ²	je Genuss- schein ³	Namen- aktie	Inhaber- aktie ⁴
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	9.44	260	688	10.00	2.00		
1993 ⁵	3.04	209	691	0.00	0.00		
Durchschnitt 10 Jahre				25.00	4.43	8.60	13.70

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

² Dem Namenaktionär wird zusätzlich ein Flugbon pro Aktie im Wert von CHF 15.– abgegeben.

³ Genussscheine Durchschnitt 8 Jahre.

⁴ Beschluss der Generalversammlung 1993; Umwandlung der Inhaber- in Namenaktien im Verhältnis 1:1.

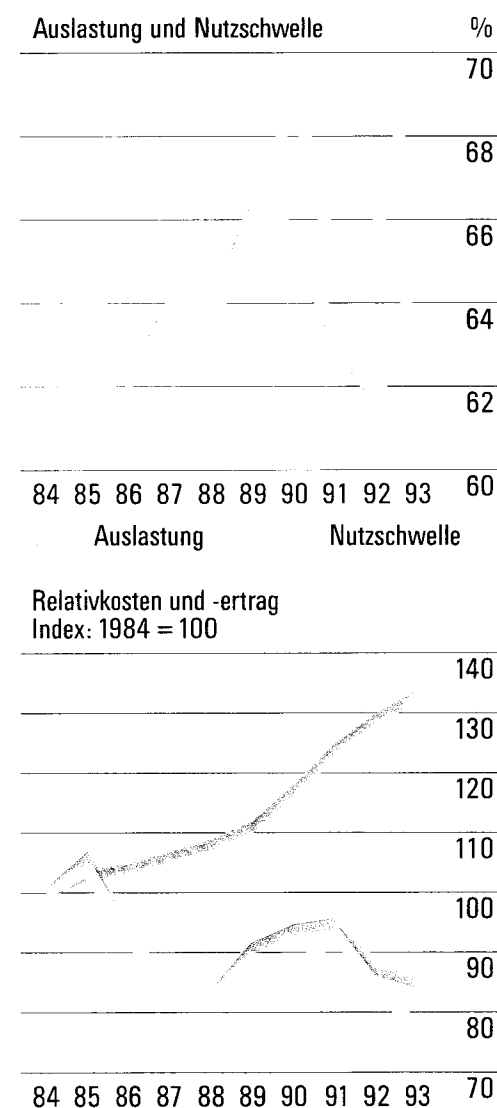
⁵ Vorbehältlich Genehmigung der Bilanzgewinnverteilung gemäss Antrag des Verwaltungsrates.

Vergleichszahlen der letzten 10 Jahre

	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986	1985	1984
Verkehrsleistungen										
Flugstunden	219 629	207 549	194 996	197 048	188 124	173 835	155 211	150 576	141 507	139 228
Angebote tkm	4 564.2	4 356.7	3 909.9	3 845.2	3 751.6	3 621.4	3 381.7	3 240.5	3 020.3	2 941.8
Ausgelastete tkm	2 960.6	2 683.7	2 459.5	2 526.1	2 474.6	2 303.6	2 152.6	2 010.0	1 947.5	1 875.2
Ausgelastete Passagier-tkm	1 670.9	1 572.8	1 468.4	1 548.2	1 535.4	1 439.8	1 367.9	1 286.8	1 261.3	1 194.3
Ausgelastete Fracht-tkm	1 242.7	1 063.4	944.6	927.4	887.9	813.9	733.8	674.2	636.9	634.1
Ausgelastete Post-tkm	47.0	47.5	46.5	50.5	51.3	49.9	51.0	49.0	49.3	46.8
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	64.9	61.7	63.0	65.8	66.2	63.9	63.9	62.2	64.7	63.9
Nutzschwelle ¹	69.6	65.7	64.9	69.2	65.2	63.7	63.4	63.6	64.0	63.6
Flugbetriebskosten je angebotene tkm	0.90	0.92	1.01	1.00	0.96	0.88	0.90	0.97	1.12	1.06
Sitzplatzbelegung	61.5	60.3	61.6	65.1	65.3	63.6	63.7	62.2	64.6	62.7
Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge	16 588	19 025	19 302	19 883	19 296	18 584	17 908	17 657	17 262	16 652
Erfolgsrechnung² in Mio. CHF										
Verkehrserträge	3 858.4	3 921.6	3 963.0	3 798.8	3 774.2	3 294.3	3 153.9	3 185.3	3 514.8	3 247.0
Diverse Erträge	1 504.2	1 533.1	1 349.3	1 251.0	1 062.9	990.1	849.6	845.6	839.5	764.9
Gesamterträge	5 362.6	5 454.7	5 312.3	5 049.8	4 837.1	4 284.4	4 003.5	4 030.9	4 354.3	4 011.9
Gesamtaufwand (ohne Abschreibungen)	4 990.9	5 042.9	4 897.7	4 710.5	4 374.4	3 866.3	3 628.4	3 690.4	3 971.8	3 653.2
Bruttoergebnis	371.7	411.8	414.6	339.3	462.7	418.1	375.1	340.5	382.5	358.7
Abschreibungen	365	391	367	335	323	302	273	276	269	268
ordentliche	0	0	0	0	0	40	30	0	45	30
ausserordentliche	365	391.0	367.0	335.0	323.0	342.0	303.0	276.0	314.0	298.0
Jahresgewinn	6.7	20.8	47.6	4.3	94.7	76.1	72.1	64.5	68.5	60.7
Bilanz per 31. Dezember (nach Gewinnverteilung) in Mio. CHF										
Bilanzsumme	6 304.4	6 066.2	6 151.0	6 062.5	5 908.1	4 869.3	4 399.0	4 461.3	4 347.7	4 106.5
Aktiven										
Anlagevermögen	3 317.7	3 569.7	3 432.8	3 485.1	3 113.0	2 613.7	2 211.8	2 208.3	2 110.2	2 072.5
Umlaufvermögen	2 986.7	2 496.5	2 718.2	2 577.4	2 795.1	2 255.6	2 187.2	2 253.0	2 237.5	2 034.0
Passiven										
Aktienkapital	807.8	807.8	807.8	807.8	709.2	615.4	615.4	615.4	568.3	568.3
Reserven	756.2³	756.2	756.2	750.8	737.0	527.0	509.0	492.0	358.0	315.0
Fremdkapital	4 358.4³	4 135.5	4 219.0	4 198.9	4 140.9	3 416.0	2 986.3	3 090.9	3 144.5	2 943.5
Rückstellungen	374.4	364.8	319.7	298.6	314.9	305.2	282.7	258.0	271.2	274.6
Gewinnvortrag	7.6³	1.9	4.2	6.4	6.1	5.7	5.6	5.0	5.7	5.1

¹ Durchschnittlicher Auslastungsgrad, der zur Deckung der Flugbetriebskosten erforderlich ist.
² Um den Mehrjahresvergleich zu ermöglichen, wurde hier ab 1992 keine Neugliederung vorgenommen.
³ Vorbehältlich Genehmigung der Gewinnverwendung gemäss Antrag des Verwaltungsrates.

Flugbetrieb 1984-1993



84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 70

Kosten pro offeriertem tkm
 Ertrag pro ausgelastetem tkm
 Konsumentenpreise CH