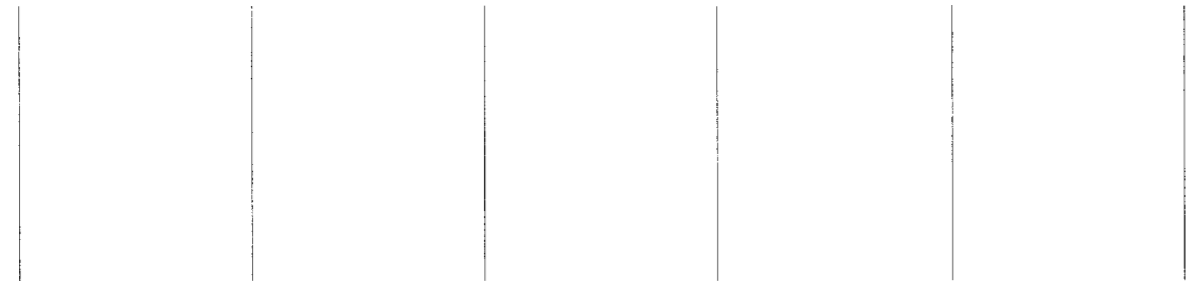
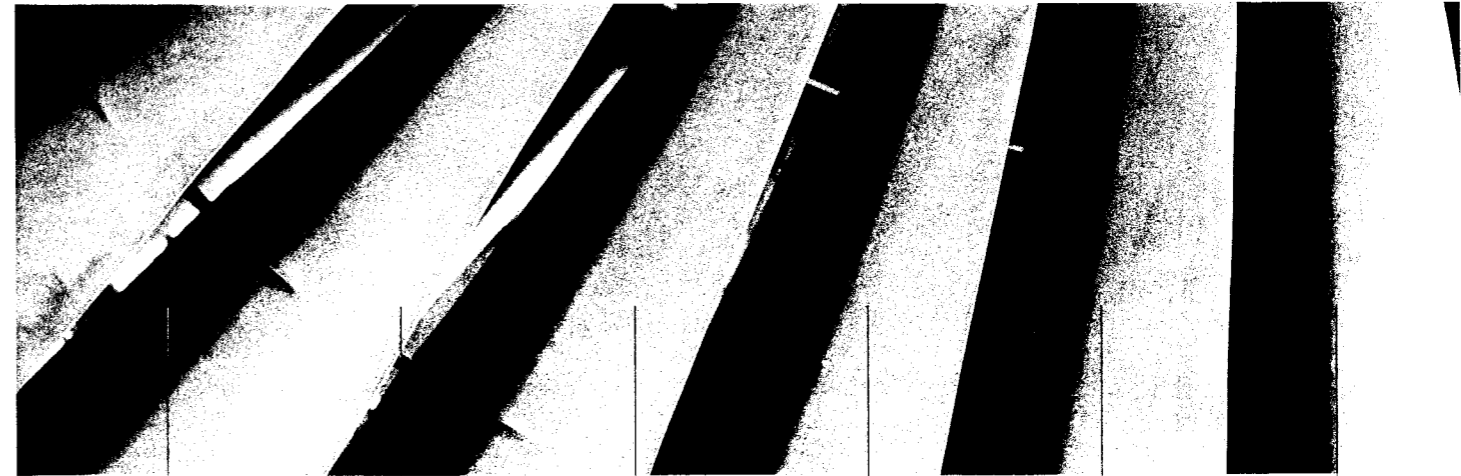


Geschäftsbericht 1995

Photo: Reproduction of the Swissair logo



1994



1995

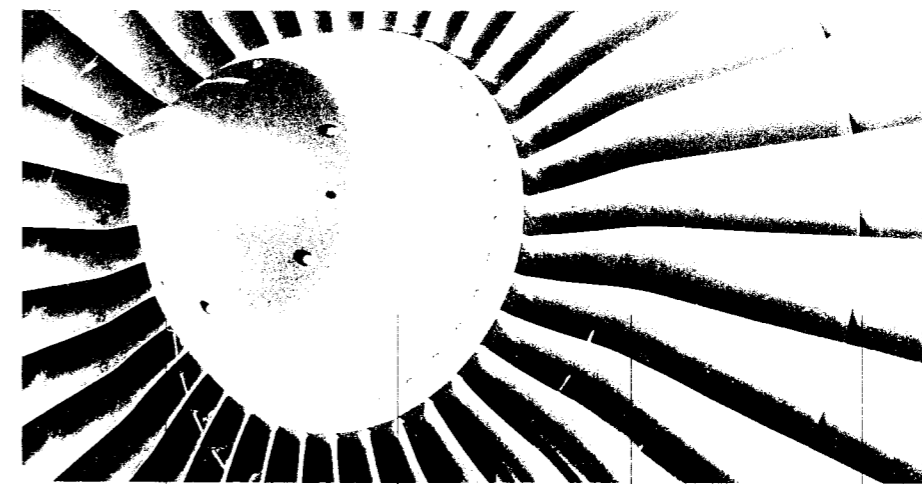
1996

1997

1998

1999

2000



Die auf Initiative der Swissair weiterentwickelte Triebwerktechnik setzt neue Massstäbe bezüglich der Reduktion von Schadstoffemissionen. Mit der Einführung der A319-, A320- und A321-Flugzeuge, welche im Januar 1995 angeliefert sind, rüstet die Swissair als erste Fluggesellschaft ihre gesamte Europaflotte mit dem neuartigen, auch bezüglich Lärmwerten fortschrittlichsten Triebwerk (CFM56-5B) aus.

Dieser Geschäftsbericht ist auch in Französisch und Englisch erhältlich.

Massgebend ist die deutsche Fassung.

Geschäftsbericht
1995

Wichtigste Kennzahlen

Wichtigste Kennzahlen	3	Swissair Konzern			
		1995	1994	Veränderung	
		in Mio. CHF	in Mio. CHF	in Prozent	
Aktionärsadresse	4				
Chronik 1995	7	Betriebserlöse	7 013	6 449	+ 8,7
		Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen)	6 776	6 318	+ 7,2
		Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	237	131	+ 80,9
Konzernergebnis	8	Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit	598	519	+ 15,2
		Jahresergebnis	(147)	23	
Unsere Konzerngesellschaften					
– Swissair AG	10	Bilanzsumme	10 010	9 408	+ 6,4
* – Crossair AG	16	Eigenkapital (inkl. Jahresergebnis)	2 716	2 928	– 7,2
* – Balair/CTA AG	18	Eigenkapital je Aktie (CHF)	1 173	1 265	– 7,2
* – Swissair Beteiligungen AG (SBAG)	20	Investitionen (inkl. Anzahlungen)	1 327	598	+ 121,9
			per 31.12.	per 31.12.	
Unsere Kooperationen	23	Anzahl Mitarbeiter (ganze Position)	32 703	31 098	
		Anzahl Verkehrsflugzeuge	117	115	
		Anzahl Cateringbetriebe	85	77	
		Anzahl Verkaufsstellen der Nuance	58	12	
		Anzahl Hotels	16	16	
Unsere Umweltaktivitäten	24				
		Flugstunden	323 294	306 735	+ 5,4
Unsere Mitarbeiter	25	Angebotene Tonnenkilometer (in 1000)	5 715 679	5 349 161	+ 6,9
		Ausgelastete Tonnenkilometer (in 1000)	3 909 784	3 634 059	+ 7,6
Verwaltung	26	Streckenpassagiere	10 714 432	10 260 356	+ 4,4
		Strecken-Fracht und -Post (in Tonnen)	310 161	299 835	+ 3,4
Konzernleitung und Geschäftsleiter	27				
Zusammensetzung des Aktienkapitals	28	Swissair AG			
		1995	1994	Veränderung	
		in Mio. CHF	in Mio. CHF	in Prozent	
Konzerndestinationen und Flotten	Umschlag	Betriebserlöse	4 889	4 893	– 0,1
		Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen)	4 788	4 886	– 2,0
		Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	101	7	
Konzernrechnung und Jahresrechnung der Swissair AG	Beilage	Jahresgewinn	4	3	
		Bilanzsumme	6 980	6 309	+ 10,6
		Investitionen (inkl. Anzahlungen)	1 106	513	+ 115,6
			per 31.12.	per 31.12.	
		Flugstunden	234 778	225 879	+ 3,9
		Angebotene Tonnenkilometer (in 1000)	5 141 077	4 739 460	+ 8,5
		Ausgelastete Tonnenkilometer (in 1000)	3 552 666	3 261 408	+ 8,9
		Streckenpassagiere	8 703 270	8 406 977	+ 3,5
		Strecken-Fracht und -Post (in Tonnen)	306 617	297 147	+ 3,2

* Diese Gesellschaften erstellen eigene Geschäftsberichte

Sehr geehrte Damen und Herren

Ein einzelnes Geschäftsjahr stellt zwar eine wichtige und im Rahmen des kurzfristigen Erfolgsausweises massgebliche Periode dar. Bezogen auf die längerfristig ausgelegten Ziele eines Unternehmens ist es aber lediglich ein kurzer Zeitabschnitt, auf den zahlreiche, zufällige und nicht beeinflussbare Faktoren einwirken, welche das finanzielle Ergebnis mitbestimmen. Für den Swissair Konzern war 1995 wiederum ein von erfreulichen, aber auch enttäuschenden Entwicklungen und Ereignissen geprägtes Jahr.

Rückblick

Die im Vorjahr angelaufene finanzielle Gesundung der Luftverkehrsbranche setzte sich fort. Davon konnten allerdings

aufgrund der unterschiedlichen Entwicklungen der Märkte sowie der Währungen nicht alle Gesellschaften in gleichem Mass profitieren. Der wirtschaftliche Aufschwung schwächte sich – entgegen zahlreicher Konjunkturprognosen – in wichtigen Absatzgebieten, so auch in der Schweiz, bereits wieder ab. Schwerwiegende Folgen zeitigte ferner die erneute Höherbewertung des Francs bei den in der Schweiz domizilierten, überwiegend exportabhängigen Unternehmen. Dies stärkte die Wettbewerbsposition von ausländischen Konkurrenten zusätzlich. Die Umsetzung der allgemein postulierten Liberalisierungsmassnahmen hat sich verlangsamt oder wird durch neue Arten von Protektionismus erschwert. Die vorab von privaten Unternehmen geforder-

ten fairen, nicht durch staatliche Eingriffe verzerrten Wettbewerbsbedingungen sind noch keineswegs Realität. Auch heute noch fliessen täglich staatliche Stützungs-gelder in Millionenhöhe an diverse Mitbewerber.

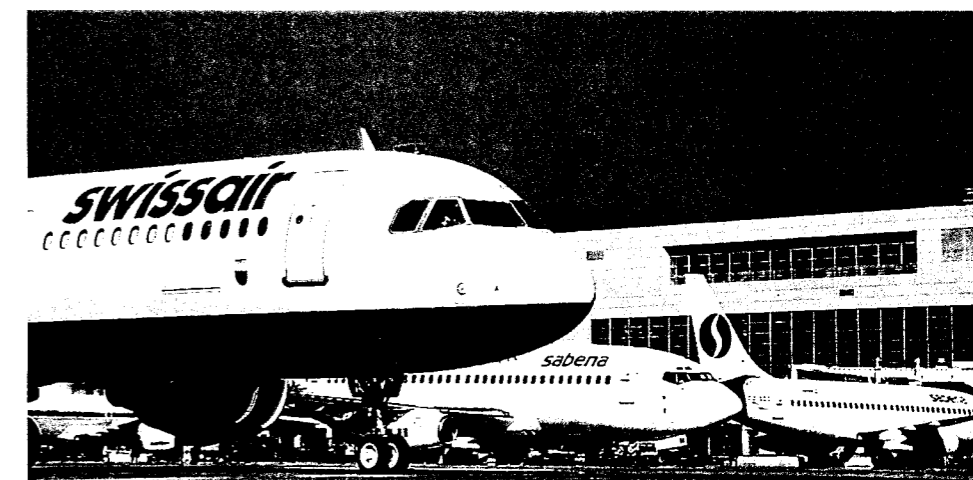
In den bilateralen Verkehrsverhandlungen zwischen der Schweiz und der EU sind bisher keine Fortschritte erzielt worden. Die Isolation der Schweiz und die damit verbundene Benachteiligung von Swissair und Crossair in Form von behindertem Marktzugang sowie diskriminierenden Verkehrsgebühren und -abgaben dauert unvermindert an.

Einen erfreulichen Schritt hin zu besseren Rahmenbedingungen bildete der Abschluss des «Open Sky»-Abkommens zwischen den USA und der Schweiz, welches der Swissair einen freieren Zutritt zum amerikanischen Markt erlaubt. Die sich eröffnenden kommerziellen Möglichkeiten sollen vorab in umfassender Zusammenarbeit mit unseren Allianzpartnern genutzt werden. Die amerikanische Behörde hat der Delta Air Lines, Swissair, Sabena und Austrian Airlines die dazu notwendige Befreiung von der «Anti Trust»-Gesetzgebung für 1996 in Aussicht gestellt.

Dank der klaren Zustimmung durch die Stimmbewölkerung des Kantons Zürich sind erste Weichen für die Modernisierung und den Ausbau des Swissair-Heimatflughafens und damit die Weiterentwicklung des öffentlichen Luftverkehrs gestellt worden.

Basierend auf der Konzernvision, eine bedeutende Rolle in einem weltweit tätigen Airlinesystem sowie eine führende Marktposition im Verpflegungsbereich zu erreichen, haben Verwaltungsrat und Konzernleitung im Rahmen der festgelegten Strategien wichtige Entscheidungen gefällt und deren Umsetzung eingeleitet:

- Mit der belgischen Fluggesellschaft Sabena konnte nach langwierigen Verhandlungen eine enge Verflechtung vereinbart werden. Die Swissair hat mit Zustimmung der Europäischen Union 49,5 Prozent des Sabena-Aktienkapitals erworben.
- Die bewährte Partnerschaft mit Austrian Airlines wurde sowohl auf kommerziellem wie auch auf operationellem und technischem Gebiet weiter verstärkt. Zusammen mit Sabena soll sie mit der Global Excellence-Allianz von Swissair, Delta Air Lines und Singapore Airlines verbunden werden.
- Die langjährige Kooperation mit SAS musste demgegenüber auf Verlangen der EU-Behörden aufgekündigt werden, nachdem die skandinavische Gesellschaft eine Zusammenarbeit mit der Deutschen Lufthansa eingegangen ist. Stattdessen wurde der eigene Marktauftritt in Nordeuropa mit gezielten Massnahmen verstärkt und erweitert.



- Balair/CTA hat den Flugbetrieb Ende Oktober eingestellt; deren Bedarfsflugaktivitäten sind in die Swissair und die Crossair integriert worden. Die Auflösung einer reinen Charterfluggesellschaft innerhalb des Swissair Konzerns wurde infolge ungünstiger Kostenstruktur sowie der zunehmenden Vermischung von Linien- und Charterverkehr unausweichlich.
- Gleichzeitig wurden die Geschäftsfelder von Swissair und Crossair neu definiert und der Betrieb des gesamten Linienverkehrs mit Flugzeugen bis zu 100 Sitzen der Crossair übertragen.
- Die Realisierung des strategischen Ziels, die weltweite Marktpräsenz des Verpflegungsbereichs zu verstärken und ihn zur profitablen zweiten Säule des Swissair Konzerns auszubauen, ist mittels mehrerer Akquisitionen in Europa, Lateinamerika und Australien nähergerückt.
- Die Strukturierung des Konzernprojektes WIN, das auf eine nachhaltige Verbesserung der Ergebnisse und damit der Konkurrenzfähigkeit abzielt, wurde abgeschlossen. Die Implementierung ist bereits eingeleitet.

Im organisatorischen Bereich hat der Verwaltungsrat die Nachfolge des Ende 1996 zurücktretenden Präsidenten der Konzernleitung mit der Ernennung von Philippe Bruggisser frühzeitig geregelt und ihn gleichzeitig mit der Weiterentwicklung der Konzernstruktur in Richtung einer dezentralen Führungsorganisation betraut. Das Kernstück der inzwischen verabschiedeten, ab 1. März 1996 gültigen Organisation besteht in der führungsmässigen Zusammenfassung des Swissair-Air-

line-Geschäftes unter der Leitung von Philippe Bruggisser. Überdies sollen mit der Trennung von den übrigen, rechtlich noch zu verselbständigenden Konzernbereichen eine geschäftsspezifische Zuordnung der Verantwortlichkeiten und unternehmerische Flexibilität erreicht werden. Ferner wird damit die Transparenz verbessert und die Voraussetzung für die an der letzten Generalversammlung in Aussicht gestellte Holdingstruktur geschaffen.

In der Konzernrechnung 1995 führten die verbesserten Resultate aller massgeblichen Unternehmensbereiche zu einem im Vorjahresvergleich wesentlich höheren Betriebsgewinn, Cash-flow und Finanzergebnis. Demgegenüber beeinflussten die für beschlossene Restrukturierungsmassnahmen gebildeten Rückstellungen das Jahresergebnis stark negativ, woraus ein hoher, ausserordentlicher Netto-Verlust resultierte.

Aufgrund der sich unterschiedlich auswirkenden Rahmenbedingungen schlossen die einzelnen Gesellschaften des Konzerns das Berichtsjahr mit unterschiedlichem Erfolg ab: Die Swissair erzielte nach einem insgesamt enttäuschenden ersten Semester im zweiten Halbjahr über Erwartungen gute Monatsergebnisse. Der Verkehrszuwachs führte zu neuen Rekordauslastungen und in Landeswährungen zu einer Erlössteigerung von 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Umgerechnet in Schweizer Franken stagnierten jedoch die Umsätze.



Während sich die Folgen der Dollar-Entwicklung wegen des ebenfalls hohen Kostenanteils in Grenzen hielten, schmälerten die tieferen Wechselkurse der europäischen, afrikanischen und asiatischen Fremdwährungen die zu transferierenden Einnahmenüberschüsse wesentlich. Dank einer weiteren Steigerung der Arbeitsproduktivität konnten die Gesteigungskosten erneut gesenkt werden. Damit verbesserte sich das operative Ergebnis markant. Der Jahresabschluss wurde hingegen durch einen hohen Rückstellungsbedarf für Restrukturierungsmassnahmen belastet. Die Crossair erwirtschaftete bei stark gesteigerter Produktion und höheren Umsätzen ein gutes, leicht über dem Vorjahreswert liegendes Resultat, obwohl sich die schwierigen Markt- und Währungseinflüsse zunehmend auch auf den Regionalflugverkehr auswirkten. Die Ferienfluggesellschaft Balair/CTA, deren Gesellschaftskapital nach einem Umtauschangebot im Herbst nun zu 99,6 Prozent in Swissair-Besitz ist, erlitt auch im letzten Betriebsjahr einen namhaften Verlust.

Die strategische und finanzielle Entwicklung der SBAG-Gruppe verlief erneut positiv. Der Jahresgewinn konnte erheblich gesteigert werden. Zur Verbesserung beigetragen haben vor allem Gate Gourmet, aber auch Nuance International und Swissôtel.

Ausblick

Im Konzernbereich Airline wird mit hoher Priorität ein sowohl den kurz- wie auch langfristigen Bereich umfassendes, integriertes Planungs- und Steuerungsinstrument (Network Management) aufgebaut. Weitere Schwerpunkte bilden die Vorbereitung von Produkte-Neuerungen, die Ablösung und Ergänzung der Kurzstreckenflotten von Swissair und Crossair sowie die weitere Nutzung der Synergien aus der Zusammenarbeit mit unseren Partnern. Mit der Ende Februar erfolgten Ernennung des bisherigen Swissair-Marketingchefs Paul Reutlinger zum neuen Präsidenten der Sabena-Geschäftsleitung wird der beidseitige Wille untermauert, das Potential der neuen Allianz plangemäss auszuschöpfen. Bei den neuformierten Konzernbereichen Services und Cargo/Logistics werden die eingeleiteten Verselbständigungs- und Konzentrationsprojekte konkretisiert und umgesetzt. Die rechtliche Verselbständigung des Profit Centers Informatik ist unter der Firmenbezeichnung Atraxis bereits Anfang 1996 verwirklicht worden.



Dr. Hannes Goetz
Präsident des
Verwaltungsrates

Die SBAG-Gruppe sieht zwecks Festigung der erreichten Marktposition vor, im Kerngeschäft Verpflegung weiter zu expandieren; konkrete Projekte stehen in Bearbeitung.

Die in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres einsetzenden Ergebnisverbesserungen deuten darauf hin, dass sich die von Verwaltungsrat und Konzernleitung ergriffenen operationellen und strukturellen Massnahmen zunehmend positiv auswirken. Für 1996 rechnen wir denn auch in allen Geschäftsbereichen mit einem weiteren Wachstum und positiven Ergebnisentwicklungen. Allerdings bergen vor allem der Konjunkturverlauf, die Entwicklung der Währungsparitäten sowie die Verwirklichung verschiedener komplexer Projekte gewisse Unsicherheiten.

Sehr geehrte Aktionäre, Sie haben dem Swissair Konzern Ihr Vertrauen geschenkt. Dafür danken wir Ihnen. Ebenso herzlich bedanken wir uns bei unseren weltweiten Kunden für ihre Treue sowie bei unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren grossen Einsatz.

Zürich, 3. April 1996



Otto Loepfe
Präsident der
Konzernleitung

Mit Datum der Generalversammlung 1996 verlässt uns Herr Dr. Rudolf Schneiter wegen Erreichens der Altersgrenze. Herr Schneiter gehörte dem Rat seit 1981 an. Von 1984 bis 1994 war er zudem Mitglied

des Ausschusses und von 1986 bis 1994 Erster Vizepräsident. Die Swissair hat in hohem Masse von seiner Erfahrung aus leitender Funktion in der Basler Chemie profitiert. Herrn Schneiter, der

sich durch sein grosses Engagement um die Entwicklung des Swissair Konzerns verdient gemacht hat, danken wir auch an dieser Stelle für die geleisteten Dienste herzlich.

11. Januar: Beginn der Swissair/Austrian-Gemeinschaftsflüge Zürich-Wien

25. Januar: Übernahme der ersten Swissair-A321; Swissair Information Systems lanciert neue Produktlinie (MAX4)

15. Februar: Abschluss des «Open Sky»-Abkommens USA-Schweiz

1. März: Swissair-Verwaltungsrat genehmigt Neuordnung des Linien- und Charterverkehrs

22. März: Erste von 24 MD-81 verlässt Swissair-Flotte

26. März: Aufnahme der Austrian/Delta/Swissair-Gemeinschaftskurse

Wien-Genf-Washington, der Swissair-Flüge nach Krakau sowie der Crossair-Flüge nach Bologna und Neapel

29. März: Swissair-Verwaltungsrat genehmigt Bestellung von 12 Avro RJ100 als Ersatz für Fokker 100

30. März: Aufnahme der Swissair/Austrian-Gemeinschaftsflüge nach Almaty

7. April: Aufnahme der Swissair Asia-Flüge nach Taipeh

11. April: Erste von 5 A310-221 verlässt Swissair-Flotte

30. April: Nuance Trading übernimmt MS McLeod, Australien

4. Mai: Sabena und Swissair vereinbaren Kooperation

11. Mai: Swissair-Generalversammlung mit 3306 Aktionären; Gate Gourmet erwirbt Betriebe in Lissabon und Faro; erste von 5 Fokker 50 verlässt Crossair-Flotte

1. Juni: Übernahme der ersten Swissair-A320

8. Juni: Swissair-Technik; während zweier Monate Kurzarbeit in Teilbereichen

25. Juni: Zürcher Stimmvolk heisst Ausbau des Flughafens Zürich klar gut

30. Juni: Crossair-Generalversammlung genehmigt zweistufige Kapitalerhöhung; Gate Gourmet erwirbt Betrieb in São Paulo

19. Juli: EU erteilt «grünes Licht» für Swissair-Beteiligung an Sabena

15. September: Crossair bestellt fünf weitere Saab 2000

26. September: Swissair und Transwede vereinbaren Zusammenarbeit

19. Oktober: Übernahme der ersten Crossair-Avro RJ100

20. Oktober: Gate Gourmet erwirbt Betrieb in Rio de Janeiro

29. Oktober: Aufnahme der Crossair-Flüge nach Las Palmas und Sevilla

31. Oktober: Balair/CTA stellt Flugbetrieb ein

1. November: Crossair übernimmt die ersten 2 MD-82 für den Kurzstreckencharterverkehr

4. November: Wiederaufnahme der Swissair-Flüge nach Shanghai

30. November: Nuance übernimmt City International Duty Free, Australien

15. Dezember: Restorama erwirbt RoRi Service GmbH, Deutschland

20. Dezember: Swissair-Verwaltungsrat genehmigt rechtliche Verselbständigung von Swissair Information Systems

Vor 50 Jahren: Wiederaufnahme der Streckenflüge nach dem Krieg

Vor 25 Jahren: Eröffnung des neuen Flughofs Basel-Mulhouse; Entführung einer DC-8 nach Zerqa

Vor 20 Jahren: Aufnahme der Swissair-Flüge nach China; Eröffnung des Terminals B in Zürich

Vor 10 Jahren: Eröffnung des Fingerdocks A in Zürich

Auszeichnungen 1995

Swissair:
... als weltweit beste Fluggesellschaft gemäss Umfrage des deutschen Magazins «Holiday» unter Führungskräften der Reisebranche
... als beste Fluggesellschaft durch das spanische Magazin «Ranking»
... als beste Fluggesellschaft auf Kurzstrecken durch das britische Magazin «Executive Travel»
... als «Best Business Airline in Europe» durch britisches Fachmagazin «Business Travel World»
... als beste Fluggesellschaft Europas durch «Havas Voyages» und «Le Figaro»
... als pünktlichste Fluggesellschaft durch das britische Magazin «Business Traveler»
... als beste internationale Fluggesellschaft durch «Kenya Association of Travel Agents»
... mit dem «Outstanding Airline Award» durch die Firma Inmarsat
... mit dem «prix eta» für ihre Anstrengungen zur Reduktion von Schadstoffemissionen

Crossair:
... mit dem «Best Regional Carrier Award» durch das britische Magazin «Executive Travel»

Gate Gourmet:
... mit dem «Mercury Award» für «Outstanding achievement in Catering Technology»

Swissôtel:
... mit dem «Runner-up Award» für das Swissôtel Istanbul durch das britische Magazin «Executive Travel»

Rail Gourmet:
... für die Gastronomie in spanischen Hochgeschwindigkeitszügen



Konzernergebnis

Die konsolidierte Rechnung vermittelt das nach EU-Richtlinien zusammengefasste Bild der tatsächlichen Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Swissair Konzerns.

Im Berichtsjahr konnte das *Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit* um 106 Millionen auf 237 Millionen Franken gesteigert werden. Diese markante Verbesserung ist vorwiegend der erfolgreichen Umsetzung von zahlreichen produktivitätssteigernden Massnahmen, aber auch weiteren Akquisitionen in der SBAG-Gruppe zu verdanken.

Die *Betriebslöse* nahmen hauptsächlich wegen der erwähnten Akquisitionen um 8.8 Prozent zu. Bei Ausklammerung der negativen Währungseinflüsse hätte die Zuwachsrate 12.9 Prozent erreicht. Demgegenüber belief sich der Mehraufwand auf 7.2 Prozent.

Das *Finanzergebnis* fiel vor allem wegen höherer Zinserträge und Wertschriften-gewinne um 83 Millionen Franken besser aus als im Vorjahr.

Das *ausserordentliche Ergebnis* (-340 Mio. CHF) enthält ungewöhnlich hohe Rückstellungen von insgesamt 350 Millionen Franken, welche im Zusammenhang mit den beschlossenen Restrukturierungs-massnahmen gebildet wurden.

Damit weist die Erfolgsrechnung einen *Netto-Jahresverlust* von 147 Millionen Franken aus (Vorjahr: +23 Mio. CHF).

Der *Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit* stieg um 79 Millionen auf 598 Millionen Franken an.

Detaillierte finanzielle Berichterstattung: siehe Beilage «Konzernrechnung und Jahresrechnung der Swissair AG».

Weitere Berichte zu den Unternehmen des Swissair Konzerns sind auf den Seiten 9-21 sowie in den separaten Geschäftsberichten von Crossair, Balair/CTA und SBAG enthalten.



Swissair AG

Ausschlaggebend für die Stagnation der *Betriebserlöse* waren die negativen Währungseinflüsse bei den Flugbetriebsumsätzen sowie die rückläufigen technischen Drittleistungen.

Das *Betriebsergebnis* konnte trotz der per saldo negativen Währungseinflüsse markant gesteigert werden. Die Gesteuerungskosten je Produktionseinheit nahmen gegenüber dem Vorjahr weiter ab (-10%).

Auch das *Finanzergebnis* verbesserte sich dank höheren Beteiligungs- und Zins-erlösen sowie niedrigerem Finanz-

aufwand deutlich. Hingegen wurde die Erfolgsrechnung mit ausserordentlichen Rückstellungen massiv belastet. Daraus resultiert ein *Jahresgewinn* von lediglich 4 Millionen Franken.

Die *Bilanzsumme* nahm vor allem infolge des erworbenen Sabena-Aktienpakets zu.

Flugbetrieb

Der leichte Produktionsrückgang im *Markt Europa* ist einerseits auf die Ablösung der A310 durch die kleinere A321, andererseits auf die Übertragung verschiedener Kurse an Crossair zurückzu-

führen. Dem knapperen Angebot steht eine praktisch unveränderte Nachfrage gegenüber, was insbesondere im zweiten Halbjahr zur angestrebten Auslastungsverbesserung führte. Mit der Vergrößerung der Business-Klasse wurde das Angebot den Nachfrageverhältnissen angepasst.

Der im Vorjahr erlittene Verlust konnte deutlich reduziert werden. Die Verbesserung fiel jedoch infolge des weiteren, teilweise währungsbedingten Rückganges der Durchschnittserträge geringer aus als erwartet.



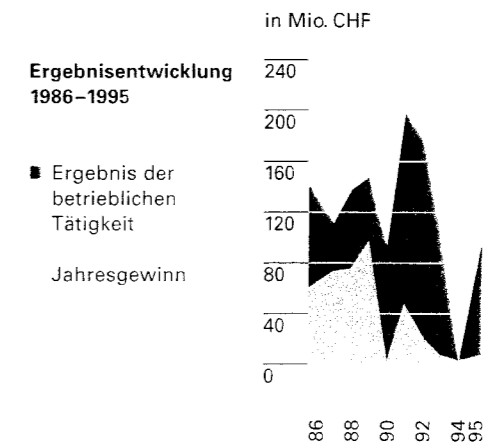
Die neue A320-Flugzeugfamilie und deren komfortabel ausgestatteten Kabinen werden von der Kundschaft sehr geschätzt. Passagierumfragen und Konkurrenzanalysen belegen die Spitzenpositionierung unseres Produktes; die Swissair wurde 1995 erneut mehrfach ausgezeichnet. Im Berichtsjahr vereinbarten die Behörden der Schweiz und Estlands erstmals ein Luftverkehrsabkommen. Ferner wurden die bestehenden bilateralen Abkommen mit Dänemark, Schweden, Norwegen, Belgien und Tschechien an die Bedürfnisse eines liberalisierten Luftverkehrs angepasst. Hingegen konnte nach wie vor keine umfassende Regelung zwischen der Schweiz und der Europäischen Union getroffen werden. Aus politischen Gründen blieben unsere Verbindungen mit Algerien und Libyen suspendiert.

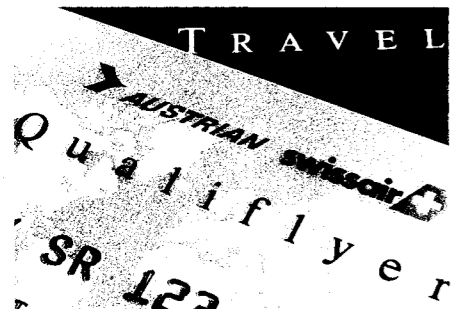
Im *Markt Interkontinental* sind vor allem die Verbindungen mit dem Fernen Osten ausgebaut worden. Seit April werden Seoul sowie das täglich bediente Singapur zweimal wöchentlich ohne Zwischenlandung angefliegen. Weitere Angebotsergänzungen sind ein achter wöchentlicher Flug nach Bangkok sowie die Verlängerung der Beijing-Kurse nach Shanghai. Als neue Destination wird Taipeh zweimal pro Woche durch Swissair Asia bedient. Mit der Verkleinerung der Business-Klasse zugunsten einer grösseren Economy-Klasse in mehreren MD-11 wurde unterschiedlichen Marktentwicklungen Rechnung getragen. Die Nachfrageentwicklung übertraf insgesamt die Erwartungen. Die massive Zunahme beim Sonder- und Charterverkehr ist grösstenteils auf die im November erfolgte Übernahme dieses Geschäftes von Balair/CTA zurückzuführen.

Das finanzielle Ergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr, blieb aber gesamthaft negativ. Die Verkehrsgebiete Nord- und Südatlantik erholten sich deutlich, während der Mittlere und der Ferne Osten vor allem infolge der Währungsentwicklungen und veränderter Verkehrszusammensetzung Erfolgseinbussen erlitten. Nebst dem «Open Sky»-Abkommen zwischen der Schweiz und den USA konnten neue Verträge mit Nordkorea, Singapur und den Seychellen ausgehandelt werden. Die erneuerten Vereinbarungen mit Thailand und Brasilien erlauben die Führung von zusätzlichen Frequenzen. Hingegen konnte mit den Behörden von Argentinien und Hongkong keine Einigung über die von der Schweiz seit Jahren angestrebten Kapazitätserhöhungen erzielt werden.



	1995	1994
Betriebserlöse (Mio. CHF)	4 889	4 893
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	101	7
Jahresergebnis (Mio. CHF)	4	3
Bilanzsumme (Mio. CHF)	6 980	6 309
Mitarbeiter (31.12.)	16 226	16 156





Das 1992 lancierte Vielfliegerprogramm *Qualiflyer* wurde erfolgreich weiterentwickelt. Als neue Partner dazugestossen sind Sabena, All Nippon Airways und Europcar Interrent. Weltweit zählte das Programm Ende Jahr 700'000 Mitglieder. Meinungsumfragen bestätigten Qualiflyer als führendes Vielfliegerprogramm Europas. Dreiviertel der Befragten nannten die Mitgliedschaft als einen Grund für die häufigere Benützung von Swissair.

Dem Konzentrationsprozess im *Vertrieb* begegnet die Swissair mit einer stärkeren Ausrichtung auf einzelne Absatzkanäle und Kundensegmente sowie der Förderung des Direktverkaufs. Als eine der ersten europäischen Fluggesellschaften ist die Swissair seit Ende November im Internet präsent mit Informationen über Produkt, Flugplan und lokale Märkte.

Mit einer Neuausrichtung der *Marktkommunikation* und dem Einsatz elektronischer Medien in der Werbung will sich die Swissair künftig als «world's most refreshing airline» positionieren.

Fracht

Im Verkehr mit dem Kernmarkt Schweiz und angrenzende Gebiete baute Swissair Cargo ihren Anteil weiter aus. Infolge der hohen Nachfrage wurde auf einzelnen Strecken Fremdkapazität eingemietet. Damit liessen sich überdies die aus den häufigeren Nonstopflügen resultierenden Frachtzuladebeschränkungen entschärfen. Insgesamt beförderte die Swissair rund 292'000 Tonnen Fracht und 15'000 Tonnen Post und erwirtschaftete damit 15% der gesamten Flugbetriebs Erlöse. Das Profit Center vermochte sein Betriebsergebnis trotz teilweise währungsbedingter Erlöseinbussen markant zu verbessern, was vor allem dem günstigen Kostenverlauf zuzuschreiben ist.

Operations

Der Flugbetrieb blieb auch 1995 von schwerwiegenden Zwischenfällen verschont. Allerdings führten Streikaktionen in verschiedenen Ländern zu teilweise gravierenden Beeinträchtigungen. Überdies haben wiederum zahlreiche Flüge Verspätungen erlitten, weil in der europäischen Luftraumkontrolle nach wie vor eine einheitliche und damit effiziente Regelung aussteht. Hingegen gingen die Unregelmässigkeiten infolge politischer oder kriegerischer Wirren zurück.

Bei der von Swissair im Auftrag des Bundes betriebenen Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS) drängen sich grundlegende Restrukturierungsmassnahmen auf, die unter der Federführung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt angelaufen sind.

Ground Services

Das Profit Center verzeichnete auf allen Schweizer Flughäfen Zunahmen sowohl bei den Flugbewegungen als auch den Passagierzahlen und übertraf damit die Vorjahreswerte und die gesetzten Ziele. Die marktbedingten Mindererlöse konnten durch namhafte Kosteneinsparungen überkompensiert werden. Damit wiederholte dieser Betriebsteil das gute Vorjahresergebnis. Auch die Swissair Ground Services AG Basel arbeitete erfolgreich.

Die Straffung verschiedener Betriebsabläufe bewirkte eine weitere Erhöhung der Arbeitsproduktivität. Hingegen mussten gewisse qualitative Einbussen hingenommen werden, weil der Verkehr die Kapazität des Flughafens Zürich in Spitzenzeiten überschritt. Der vorgesehene Ausbau wird ab dem Jahr 2000 für Entlastung sorgen. In Genf ist ein weiterer Abschnitt des Terminalausbaus erfolgreich abgeschlossen worden. Nebst den vergrösserten Abflugs- und Ankunfts-bereichen stehen nun auch Fluggastbrücken zur Verfügung. Zudem sind in Genf wie auch in Basel wichtige Weichen für weitere Kapazitätsausbauten gestellt worden.

Gebiete	Veränderung zum Vorjahr in %		Auslastungsgrad 1995 in %	
	Angebot	Nachfrage	Sitzplätze	Total
Verkehrsentwicklung nach Gebieten				
Europa*	- 2,3	- 1,0	56,6	51,5
Nordatlantik	+ 1,9	- 5,3	68,8	75,6
Südatlantik	- 0,7	- 1,3	71,4	70,0
Mittlerer Osten	- 6,0	+ 8,7	62,8	68,2
Ferner Osten	- 28,7	+ 20,5	65,9	74,6
Afrika	+ 2,7	+ 3,4	66,3	66,1
Linienverkehr	+ 7,6	+ 8,3	64,4	69,4
Sonder-/Charterverkehr	+ 127,9	+ 134,0	—	—
Total	- 6,8	+ 8,9	—	—

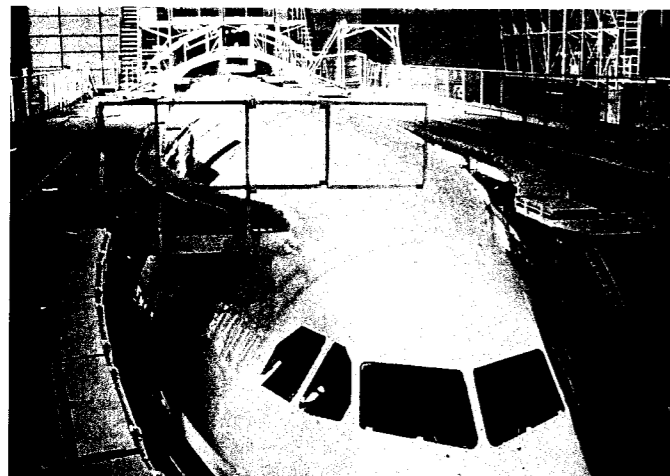
* einschliesslich Algerien, Libyen, Marokko und Tunesien



Technical Services

Das Profit Center konnte den hohen technischen Qualitätsstandard halten, was der Swissair insbesondere bei der Ausnutzung der Langstreckenflotte erneut weltweite Spitzenwerte erlaubte. Eine besondere Herausforderung stellte die betriebliche Übernahme von je sechs A321- und A320-Flugzeugen innerhalb von lediglich 11 Monaten dar. Die Integration der neuen Airbus-Flotte verlief reibungslos; die Flugzeuge erreichten eine hohe Zuverlässigkeit und Betriebsbereitschaft.

Zwecks Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit waren im Rahmen des Ergebnisverbesserungsprozesses WIN sowie der Übergabe des 100-Plätzer-Liniensegmentes an Crossair einschneidende Massnahmen unumgänglich. Wegen der schwachen Nachfrage für Drittleistungen musste in Teilbereichen erstmals während zweier Monate Kurzarbeit angeordnet werden. Ferner ist die Kabinenreinigung in Zürich per 1. April 1996 an eine spezialisierte Firma vergeben worden.



Das wesentlich verbesserte Profit Center-Ergebnis ist hauptsächlich auf die für den Swissair-Flugbetrieb erbrachten Mehrleistungen zurückzuführen.

Trotz weiterhin bestehender Überkapazitäten und harter Konkurrenz ist es der Swissair-Technik gelungen, zum führenden Überholungsbetrieb in Europa von PW4000-Triebwerken und weltweit von MD-11-Flugzeugen zu werden.

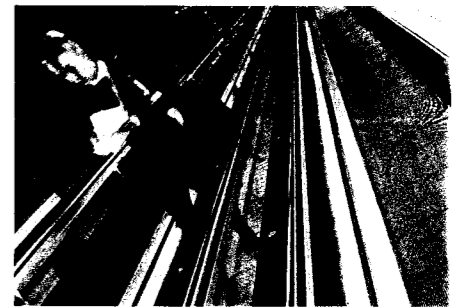
Der 1990 von Lufthansa, Guinness Peat Aviation (GPA) und Swissair gegründete Unterhaltsbetrieb *Shannon Aerospace* gewann in kurzer Zeit eine bedeutende Stellung für B737- und MD-80-Überholungen. Als Folge der wirtschaftlichen Probleme von GPA sowie Überkapazitäten bei Flotten und im Überholungsmarkt drängte sich im Berichtsjahr eine finanzielle Restrukturierung von Shannon Aerospace auf. GPA hat sich als Aktionärspartner zurückgezogen, so dass nun Swissair und Lufthansa mit je 50 Prozent alleinige Eigner sind. Die beiden Gesellschaften haben sich verpflichtet, Teile ihrer Flotten durch Shannon Aerospace überholen zu lassen.

Information Systems

Mit gezielten Massnahmen im Marketingbereich ist es dem Profit Center Swissair Information Systems (SIS) gelungen, sich mit eigenständigen, auf die Bedürfnisse des Luftverkehrs ausgerichteten Produkten unter der Markenbezeichnung «MAX4» weltweit zu positionieren. 1995 sind mit den Fluggesellschaften Emirates und VASP mehrjährige Grossaufträge abgeschlossen worden.

Die Erlöse aus Drittleistungen konnten um acht Prozent gesteigert und das gute Betriebsergebnis des Vorjahres wiederholt werden.

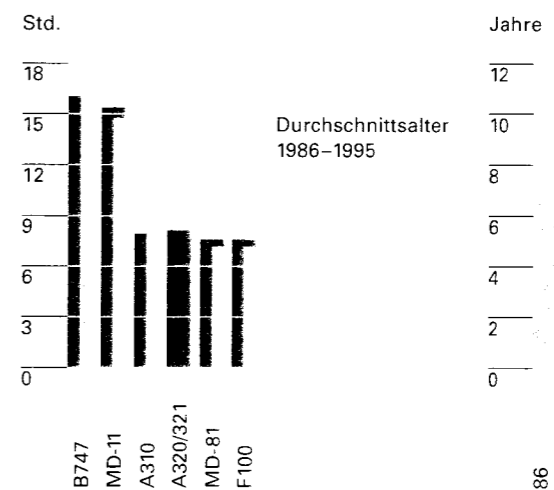
Auf Anfang 1996 erfolgte die rechtliche Verselbständigung unter dem Firmennamen Atraxis AG. Damit sind die organisatorischen Voraussetzungen und unternehmerische Flexibilität geschaffen worden, um das Drittleistungsvolumen in einem zunehmend umkämpften Markt weiter auszubauen und dem Hauptkunden Swissair konkurrenzfähige Produkte anzubieten.



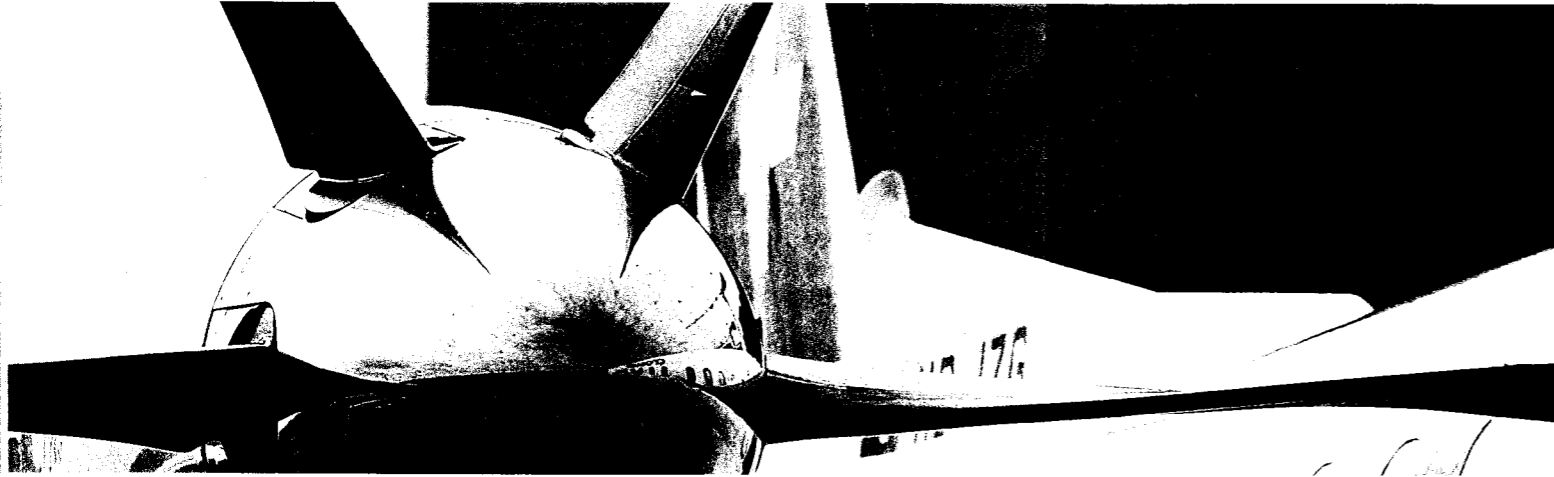
Die Swissair-Flotte

Durchschnittliche Blockstunden pro Tag je Flugzeug

■ 1995
■ 1994



Crossair AG



Unsere Regionalfluggesellschaft kann auf ein finanziell erfolgreiches und betrieblich höchst herausforderndes Jahr zurückblicken. Mit einem um 18 Prozent gesteigerten Gesamtumsatz erzielte Crossair einen gegenüber dem Vorjahr leicht höheren Gewinn.

Das Streckennetz wurde gezielt und kontinuierlich ausgebaut. Die der Crossair für eigene sowie für Flüge im Auftrag der Swissair zur Verfügung stehende Flotte stieg im Berichtsjahr um 13 auf 49 Einheiten an. Damit erhöhte sich das Angebot um 14 Prozent. Gleichzeitig stieg die Nachfrage um 13 Prozent, womit die durchschnittliche Sitzbelegung bei 53 Prozent gehalten werden konnte.

Das Crossair-Produkt erfreute sich wiederum grosser Beliebtheit, was dessen gute Positionierung bestätigt.

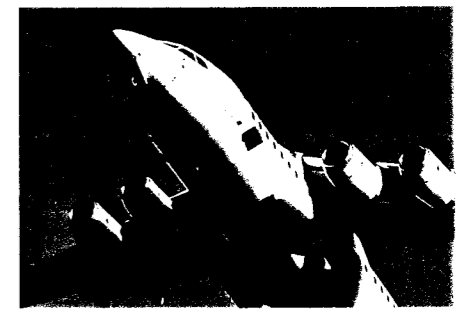
Auf operationeller Seite stand das Berichtsjahr ganz im Zeichen der Vorbereitungen zur Übernahme des gesamten Linienbetriebes mit Flugzeugen bis zu 100 Plätzen innerhalb des Swissair Konzerns, des damit verbundenen Aufbaus einer Betriebsbasis in Genf sowie der Eingliederung des Kurzstreckenchartergeschäftes von Balair/CTA.

Diese beiden Weichenstellungen sind für die strategische Positionierung der Crossair von grosser Bedeutung und stellen vor allem auch im umkämpften Chartergeschäft eine grosse unternehmerische und operationelle Herausforderung dar. Bis Ende des Berichtsjahres sind nicht weniger als 19 Flugzeuge – 6 davon als Ersatz – übernommen worden. Bis Ende 1996 werden nochmals 13 Flugzeuge der Typen Saab 2000 und Avro RJ100 für den Linienverkehr sowie 3 MD-82 für den Charterverkehr in die Flotte integriert.

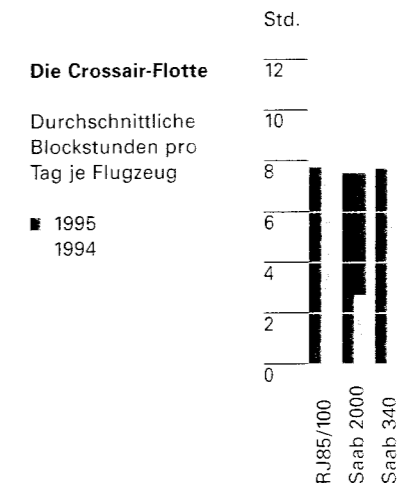
Personell bedingt dies insbesondere beim fliegenden Personal einen starken Aufbau. Das Pilotenkorps nimmt um 210 auf 600 Personen zu; das Kabinenpersonal wird sich auf 620 Mitarbeiterinnen verdoppeln. Die Bereiche Technik und Verwaltung weisen demgegenüber einen deutlich unterproportionalen Anstieg auf, womit die Effizienz und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens erneut verbessert werden können.

Die Crossair rechnet für 1996 mit einem weiteren massiven Wachstumsschub. Werden doch die getroffenen Entscheide bezüglich Linien- und Charterverkehr ganzjährig wirksam.

Im Hinblick auf den erwarteten Wachstumssprung genehmigte die Generalversammlung der Crossair-Aktionäre Ende Juni eine zweistufige Erhöhung des Aktienkapitals um insgesamt 113,5 Millionen auf 328,5 Millionen Franken.



	1995	1994
Betriebs Erlöse (Mio. CHF)	465	393
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	31	30
Jahresergebnis (Mio. CHF)	17	16
Bilanzsumme (Mio. CHF)	677	607
Mitarbeiter (31.12.)	1711	1284



Balair/CTA AG

Entgegen den optimistischen Prognosen der Reiseveranstalter entwickelte sich die Nachfrage vor allem im Frühjahr und zu Beginn der Sommersaison aufgrund gedämpfter Konjunkturaussichten und gedrückter Konsumentenstimmung verhalten. Entsprechend umfangreich waren billige Sonder- und «Last Minute»-Angebote. Deshalb musste Balair/CTA mehrere geplante Flugrotationen zusammenlegen oder konnte diese später als vorgesehen aufnehmen.

Im Langstreckensegment erfreuten sich die Zielorte in Nordamerika, in der Dominikanischen Republik sowie die Malediven und Phuket grosser Beliebtheit, während der Verkehr nach Mombasa enttäuschte und die Flüge nach Bali und Hawaii sogar eingestellt werden mussten. Im Kurzstreckenbereich waren die Urlaubsdestinationen Spanien, Kanarische Inseln und Zypern besonders stark gefragt. In der Herbstsaison konnten kurzfristig sogar Zusatzflüge verkauft werden. Auch die Flüge nach Ägypten erreichten nach schwachem Beginn in der zweiten Jahreshälfte zufriedenstellende Verkaufszahlen. Hingegen schwächte sich die Nachfrage nach Griechenland wegen höherer Landarrangementpreise ab. Einen weiteren Rückschlag erlitten die Flugangebote nach der Türkei.

Einschneidendstes Ereignis des Berichtsjahres bildete der Entscheid, den Balair/CTA-Flugbetrieb auf Ende Oktober einzustellen und die Bedarfsflugaktivitäten in die Swissair beziehungsweise die Crossair zu integrieren. Dank umsichtigem Vorgehen und einem fairen Sozialplan sowie aussergewöhnlichem Einsatz und grosser Loyalität des Balair/CTA-Personals wurde diese grosse Herausforderung erfolgreich bewältigt und der Flugbetrieb bis zuletzt zur vollen Zufriedenheit der Kundschaft sichergestellt.

Das negative Ergebnis wurde durch ausserordentliche Kosten im Zusammenhang mit der Aufgabe des Flugbetriebs belastet.

Die Gesellschaft Balair/CTA vermietet inskünftig ihre Flotte an Crossair (je 4 MD-82 und MD-83) sowie an Swissair (3 A310). Für die nun von der Swissair betriebenen Langstrecken-Charterflüge wird der gut eingeführte Markenname «Balair/CTA» weiterverwendet.

	1995	1994
Betriebserlöse (Mio. CHF)	277	325
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	—	—
Jahresergebnis (Mio. CHF)	(21)	(19)
Bilanzsumme (Mio. CHF)	314	459
Mitarbeiter (31.12.)	63	403

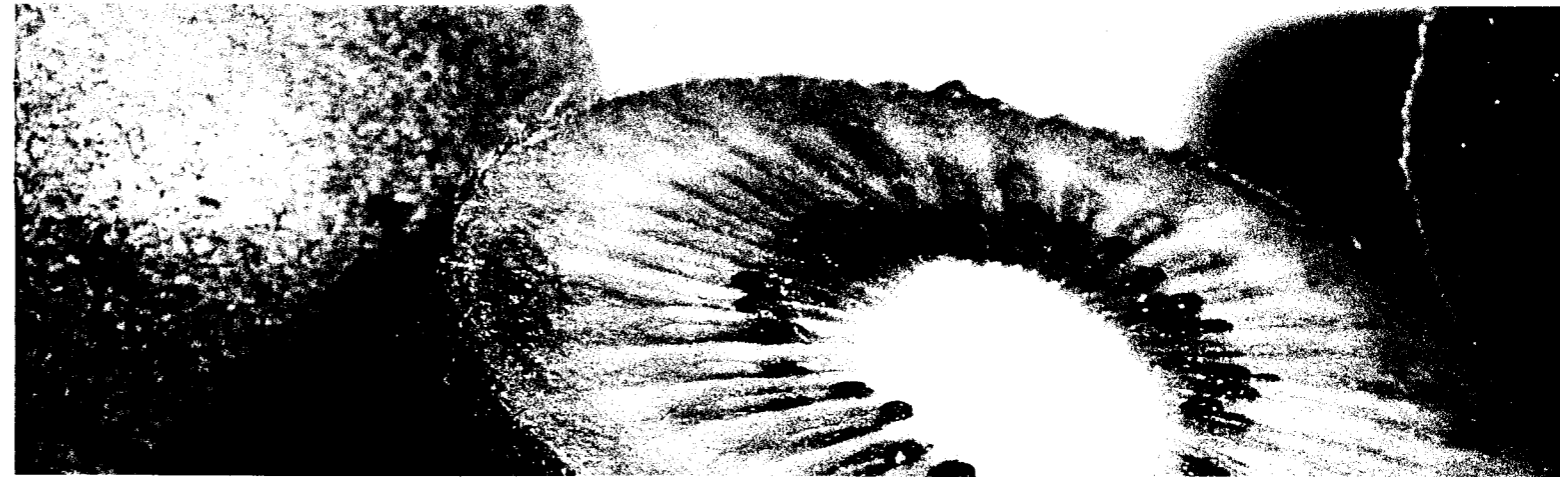


Swissair Beteiligungen AG

Sowohl der konsolidierte Umsatz als auch der konsolidierte Gewinn konnten wesentlich gesteigert werden. Als Folge der Akquisitionen in der Verpflegungsgruppe wurde das Aktienkapital um 200 Millionen auf 500 Millionen Franken erhöht: es ist vollumfänglich im Swissair-Eigentum. Die Märkte der verschiedenen Geschäftsfelder waren von einer weiteren Verhärtung des Wettbewerbes gekennzeichnet, wobei sich der starke Franken und die allgemein schwache Konsumbereitschaft

unterschiedlich auswirkten und zu stagnierenden beziehungsweise gar sinkenden Durchschnittserträgen führten. Der Ausbau des SBAG-Kerngeschäftes wurde mit Priorität fortgesetzt. Die Aktivitäten waren schwergewichtig auf die nicht direkt mit dem Luftverkehr zusammenhängenden Geschäftsfelder ausgerichtet. Damit sollen einerseits die Abhängigkeiten vom Luftverkehr reduziert, andererseits die vorhandenen Synergiepotentiale bestmöglich genutzt werden.

Zur Verbesserung der Kostenstrukturen sind die vor zwei Jahren im Airline-Catering eingeleiteten Projekte auch auf die Betriebe der anderen Geschäftsfelder ausgedehnt worden. Dazu gehört die vor Jahresfrist etablierte zentralisierte Einkaufsteuerung, welche allen Bereichen namhafte Kosteneinsparungen gebracht hat.



	1995	1994
Betriebserlöse (Mio. CHF)	1 909	1 320
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	143	101
Jahresergebnis (Mio. CHF)	50	33
Bilanzsumme (Mio. CHF)	1 920	1 838
Mitarbeiter (31.12.)	13 981	12 683

Gate Gourmet

Als Folge der getätigten Akquisitionen, aber auch dank realem Wachstum der bisherigen Produktionsbetriebe, erhöhte sich der Totalumsatz der Gruppe trotz negativer Währungseinflüsse um 54% auf zielkonforme 1106 Millionen Franken. Diese Expansion, verbunden mit straffem Kostenmanagement, führte zu einer markanten Gewinnsteigerung. Bis Mitte des Berichtsjahres lag ein Schwerpunkt der Aktivitäten auf der abschliessenden Bereinigung und Vereinfachung der organisatorischen sowie rechtlichen Strukturen der im August 1994 übernommenen SAS Service Partner. Um einen möglichst hohen Grad an Autonomie, Transparenz und Effizienz zu gewährleisten, ist die Gate Gourmet-Gruppe führungsmässig regionalisiert und der Leistungsauftrag der Management-Gesellschaft den globalen Erfordernissen angepasst worden. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen wurden Beteiligungen in London und Kairo veräussert.

Mit der Akquisition von Catering-Betrieben in São Paulo und Rio de Janeiro sowie Lissabon und Faro konnte die Präsenz in den Regionen Südamerika und Südeuropa sinnvoll ergänzt werden. Seit Anfang 1995 besteht zudem ein Managementvertrag für die Führung von zwei Betrieben in Kuba.

Im harten Wettbewerb um eine Catering-Bewilligung auf dem geplanten neuen Flughafen von Hongkong hat Gate Gourmet den Zuschlag für eine der drei Lizenzen erhalten. Bestand im Vorjahr noch ein gewisser Verhandlungsspielraum, so zeigte sich im Berichtsjahr mit aller Deutlichkeit, dass für die Fluggesellschaften die Preispolitik der ausschlaggebende Faktor ist. Um die Konkurrenzfähigkeit und die Wirtschaftlichkeit zu erhalten, wurden neuartige Produktionsabläufe geprüft. Erste Erkenntnisse aus gegenwärtig laufenden Versuchen versprechen weitere Kosteneinsparungen.

Rail Gourmet

In ihrem ersten Betriebsjahr konnte die jüngste SBAG-Tochtergesellschaft erfolgreich im internationalen Geschäft für Zugs-Catering Fuss fassen. Rail Gourmet hat sich als frische, zukunftsorientierte Alternative zum bestehenden traditionellen Konzept positioniert. Die Marktresonanz bei den Kunden war positiv.

Rail Gourmet erwirtschaftete einen Umsatz von 27 Millionen Franken. Das Aktienkapital wurde expansionsbedingt von 0,2 Millionen auf 2 Millionen Franken erhöht. Auf der Basis partnerschaftlicher Zusammenarbeit konnten bedeutende Ausschreibungen für die Verpflegung in Hochgeschwindigkeitszügen gewonnen werden. Als Ergänzung zu den bestehenden Tätigkeiten in Spanien und England kann Rail Gourmet 1996 neue Operationen für weitere Züge in Westeuropa aufnehmen. Daneben wird auch das traditionelle Zugs-Catering erweitert.

Restorama

Restorama vermochte bei stagnierendem Umsatz (51 Mio. CHF) den Gewinn beträchtlich zu steigern. Wachstum und Wirtschaftlichkeit der Betriebsverpflegung sind stark von der Entwicklung ihrer Auftraggeber abhängig. Firmenrestrukturierungen haben direkten Einfluss auf die Restorama-Umsätze. In der Schweiz konnten mit diversen Grossfirmen Verträge über den Betrieb der Personalrestaurants abgeschlossen und damit die zum Ziel gesetzte Reduktion der Abhängigkeit von Swissair teilweise erreicht werden. Die Betriebsaufnahmen sind für 1996 geplant. Mit der Akquisition der Firma RoRi GmbH ist der Eintritt in den deutschen Markt verwirklicht worden. Weitere Expansionen sind beabsichtigt.

Nuance International

Der Umsatz nahm vor allem akquisitionsbedingt von 169 Millionen auf 315 Millionen Franken zu. Auch der Gewinn wies eine erhebliche Steigerung auf, obwohl sich die aus den Übernahmen resultierenden Synergien erst 1996 vollumfänglich auswirken. Mit dem Erwerb der beiden Firmen MS McLeod und der City International Duty Free sicherte sich Nuance eine führende Position im australischen Duty Free- und Retailshop-Markt und legte damit auch die Basis für künftige Expansionen im Fernen Osten. In der Sparte Bordverkauf, welche im Berichtsjahr einen Rückschlag erlitt, konnten inzwischen Crossair und Ansett Australia als neue Kunden gewonnen werden.



Die Expansion in Australien hatte die Gründung der Nuance International Holding AG mit Sitz in der Schweiz zur Folge, in welche die Nuance Trading AG und die erworbenen Unternehmen eingebracht wurden. Gleichzeitig wurde das Aktienkapital von 7 Millionen auf 12 Millionen Franken aufgestockt.

Swissôtel

Angesichts des unvermindert harten Wettbewerbs galten der Qualität und dem Verkauf höchste Priorität. Die bestehenden Verbindungen innerhalb des Konzerns wurden verstärkt und die verschiedenen Produkte den Kunden mit einem neuen Verkaufskonzept präsentiert. Zur Verbesserung der operationellen Ergebnisse sind in den Swissôtels Atlanta und Chicago die Restaurantbetriebe an Drittunternehmen vergeben worden.

Der Wirtschaftsaufschwung und nachhaltig wirkende Massnahmen brachten in den USA die erwarteten operativen Ergebnisverbesserungen. Mit einem noch schwierigeren Umfeld als im Vorjahr waren die Betriebe in Europa und insbesondere der Schweiz konfrontiert. Zwar konnte die Marktposition dank aggressiver Verkaufsstrategie gestärkt werden, aber die schwache Nachfrage und der teure Franken machten Preisermässigungen unumgänglich. Die Umsätze (268 Mio. CHF) nahmen leicht zu. Hingegen wurde das Ergebnisziel gesamthaft verfehlt. Gegenüber dem Vorjahr resultierte dennoch eine wesentliche Verbesserung. Günstige Geldmarktbedingungen erlaubten eine weitere Senkung der Kapitallast und eine Erhöhung der Eigenkapitalbasis.

Swissôtel beabsichtigt, auf der Basis von Management-Verträgen mit Priorität im Mittleren und Fernen Osten weiter zu expandieren.

Jacky Maeder AG

Die Umwandlung von einem traditionellen Speditions- in ein leistungsfähiges Logistik-Unternehmen erweist sich komplexer und aufwendiger als erwartet. Eine wichtige Voraussetzung ist die Schaffung eines bedarfsgerechten Informatiksystems; erste Schritte konnten vollzogen werden.

Das im Oktober 1994 in den USA gebildete Joint Venture Celadon/Jacky Maeder wurde an die amerikanische Harper/Circle-Gruppe verkauft, nachdem sich weder die strategischen noch die finanziellen Erwartungen erfüllt hatten.

Der Umsatz (94 Mio. CHF) lag knapp über dem Vorjahr. Das erreichte Betriebsergebnis blieb jedoch unter den Erwartungen.

Durch die Einbindung in neue Allianzen haben sich die Marktchancen für die kommenden Jahre verbessert. Im Hinblick auf ihre neue Ausrichtung hat die Jacky Maeder AG zusammen mit den Spediteuren Saga (Frankreich) und Geis (Deutschland) die GOAL (Global Organization for Alliance Logistics) gegründet und sich am französischen «Euro-Express», einem europäischen Stückgut-express- und Distributions-System, beteiligt.

SBAG Invest

Die in diesem Portefeuille zusammengefassten Unternehmenszweige Uto-Liegenschaftsverwaltung, Swissair Photo + Vermessungen, Pro Taxi, Prohotel Wäscherei und Icarus Consulting überstiegen umsatzmässig (35 Mio. CHF) den Vorjahreswert und vermochten den Gewinn deutlich zu steigern.



Die Allianz mit Sabena hat uns dem strategischen Ziel, der drittgrösste Airline-Verbund in Europa zu werden, einen bedeutenden Schritt nähergebracht. Bereits im Berichtsjahr konnten vor allem im Marketingbereich erste Teilprojekte zur Nutzung der Synergien realisiert werden. Die Umsetzung der komplexeren Projekte in den Bereichen Technik, Fracht und Informatik hat sich aus personalpolitischen Gründen verzögert.

Mit Austrian Airlines wurde die seit Herbst 1992 bestehende Statthalterorganisation auf nunmehr 20 Vertretungen ausgedehnt. Auf operationellem Gebiet sind Gemeinschaftsflüge Zürich–Wien, Zürich–Wien–Almaty, Wien–Zürich–Chicago und Wien–Genf–Washington erfolgreich eingeführt worden. Die technische Zusammenarbeit wurde um die A320-Flotten erweitert.

Im Hinblick auf die bei den amerikanischen Behörden beantragte Aufhebung von gewissen Wettbewerbsauflagen sind zahlreiche Vorbereitungen getroffen worden mit dem Ziel, die Zusammenarbeit zwischen Delta Air Lines und Swissair/Sabena/Austrian markt- und verkaufsmässig auszubauen.

Singapore Airlines, Delta Air Lines und Swissair haben eine gemeinsame Einkaufsgesellschaft gegründet sowie im Rahmen der Global Excellence-Allianz noch attraktivere Rund-um-die-Welt-Tarife eingeführt.

Mittelfristig ist beabsichtigt, die europäischen Kooperationspartner – Swissair, Austrian Airlines und Sabena – mit den Partnern der Global Excellence-Allianz zu vernetzen und so ein globales Airlines-System zu schaffen.

In Zusammenarbeit mit Air Canada wird das gesamte Flugprogramm zwischen der Schweiz und Kanada ab April 1996 in Form von Gemeinschaftsdiensten angeboten. Dabei konzentriert sich Swissair auf die Bedienung von Montreal, Air Canada auf Toronto. Zusätzlich wird während der Sommermonate ein Gemeinschaftsflug Zürich–Calgary–Vancouver verkehren und damit erstmals eine regelmässige Verbindung zwischen der Schweiz und Westkanada geschaffen.

Galileo International hat seine Position als grösstes globales Vertriebssystem insbesondere mit einer Expansion im Fernen Osten weiter gefestigt. Swissair intensivierte die Zusammenarbeit mit Galileo in den Bereichen globale Tarifberechnungssysteme und interaktive Buchungssysteme für Konsumenten.

Partner bei Galileo sind nebst Swissair (13,2%) United Airlines (38,0%), British Airways (14,7%), KLM (12,1%), USAir (11,0%), Alitalia (8,7%), Olympic und Air Canada (je 1,0%) sowie Air Lingus, Austrian Airlines und Air Portugal (je 0,1%).



Basierend auf einem umfassenden Qualitätsverständnis bekennt sich die Swissair zu ihrer ökologischen Verantwortung: sie ist in der Konzernpolitik verankert. Durch umweltbewusstes Management und periodische Erfassung des ökologischen Fortschritts wird die Grundlage für eine kontinuierliche Verbesserung gelegt.

Ökologische Schwerpunkte

- In der Flottenpolitik wird Aspekten wie Lärm, Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen speziell Rechnung getragen. Jüngste Beispiele: die neue Triebwerktechnologie für die Swissair-Europaflotte und die Saab 2000 der Crossair. Die sorgfältige Wartung der Flugzeuge trägt ebenfalls zur Entlastung der Umwelt bei.
- Die Swissair engagiert sich bei der Erforschung und Entwicklung umweltschonender Technologien, da die genauen Zusammenhänge und das Ausmass der luftverkehrsbedingten Belastungen noch nicht bekannt sind. Mit dem Projekt

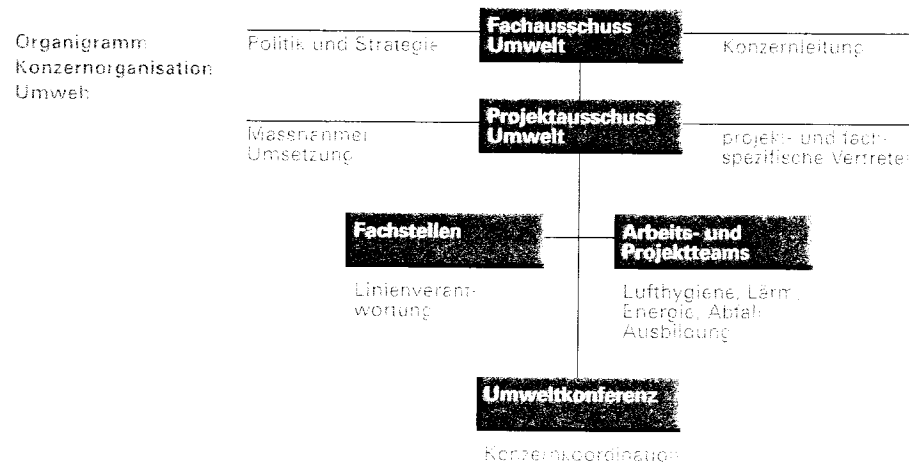
NOXAR (Nitrogen OXides and ozone along Air Routes), an dem in- und ausländische Partner beteiligt sind, wird die tatsächliche Schadstoffkonzentration in Reiseflughöhe gemessen. Zu diesem Zweck ist seit Mai 1995 im Frachtraum eines Swissair-Jumbos (B747) ein Messsystem eingebaut.

- Der technische Betrieb hat dank verbesserten Arbeitsmethoden sowie dem Ersatz von Reinigungsanlagen die VOC-Emissionen (Volatile Organic Compounds) halbieren können. Grosse Fortschritte wurden auch bei der Klärung von Industrieabwässern erzielt.
- Im Verpflegungsbereich konzentrieren sich die Aktivitäten auf Abfallverminderung, -sortierung, -recycling und -verwertung.
- Aufgrund von Energieanalysen bei sämtlichen Swissair-Gebäuden sind zahlreiche Sparmassnahmen umgesetzt oder eingeleitet worden. Dazu gehört der Ersatz der sanierungsbedürftigen Heizung der Zentralverwaltung durch

eine Anlage, in der nichtrecycelbares Papier, Karton und Verpackungsholz verschwelt und zusammen mit Computerabwärme für die Heizung mehrerer Gebäude genutzt werden. Ferner ist in Zusammenarbeit mit Kanton und Gemeinden im Flughafenbereich Zürich eine Kompogasanlage projektiert, welche Abfälle von Verpflegungsbetrieben in Humus und Flüssiggas umwandelt. Die gewonnene Energie wird für den Betrieb von Flughafenfahrzeugen verwendet.

Offene Kommunikation

Mit der Ökobilanz 1989 veröffentlichte die Swissair erstmals einen umfassenden Bericht über ihre umweltrelevanten Aktivitäten und Belastungen. Die Ökobilanz 1992 diente als Erfolgskontrolle der seither ergriffenen Massnahmen. Der nächste, im Herbst 1996 erscheinende Umweltbericht wird auch Hinweise auf die weiterentwickelten Führungsinstrumente enthalten.



Die Umsetzung der im Rahmen der strategischen Ausrichtung eingeleiteten Massnahmen konfrontierte die Belegschaften unserer Konzerngesellschaften mit ausserordentlichen, mannigfaltigen Herausforderungen und Mehrbelastungen, welche mit grossem Einsatz bewältigt wurden. Dafür gebührt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der beste Dank.

Konzernweit erhöhte sich die Beschäftigtenzahl um 1605 auf 32'703 Mitarbeitende. Innerhalb des Konzerns erfuhren die Personalbestände jedoch erhebliche Verschiebungen. Der durchschnittliche Personalbestand der Swissair betrug, in ganze Positionen umgerechnet, 16'117 Mitarbeitende, 87 weniger als im Vorjahr. Der Jahresendbestand übertraf hingegen infolge der Übernahme eines Teils der Balair/CTA-Belegschaft den Vorjahreswert um 70 Mitarbeiter. Die überwiegende Mehrheit der von der Betriebseinstellung der Balair/CTA betroffenen Mitarbeitenden können innerhalb des Konzerns weiterbeschäftigt werden. Die Zunahme bei der Crossair (+33%) ist auf die signifikante Produktionssteigerung bei der SBAG (+19%) auf die Expansionspolitik zurückzuführen.

Im Bereich der arbeitsvertraglichen Regelungen wurde der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) mit dem Cockpitpersonal per Ende März 1996 gekündigt. Mit einem neuen GAV sollen die unternehmerische Flexibilität erhöht sowie eine Produktivitätssteigerung ermöglicht werden. Nach mehrmonatigem zähem Ringen konnte eine vorläufige Einigung in Form einer Übergangslösung gefunden werden. Die Verhandlungen über die definitive Ausgestaltung eines neuen GAV werden weitergeführt.

Für das Swissair-Kabinenpersonal trat Anfang 1995 ein auf zwei Jahre befristeter GAV in Kraft. Die Anstellungsbedingungen des Swissair-Bodenpersonals in der Schweiz waren im Rahmen des Mantelvertrages 1995 erstmals in Betriebsvereinbarungen geregelt, welche den unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Geschäftseinheiten Rechnung tragen. Diese flexible Lösung hat sich bewährt und wird im Einvernehmen mit den Betriebskommissionen fortgesetzt. Im Hinblick auf die personellen Auswirkungen des Ergebnisverbesserungsprozesses WIN wurde mit den Verbänden (PUSH, SKV, VPOD) ein Sozialplan ausgearbeitet. Ferner ist, in Zusammenarbeit mit den Verbänden sowie kantonalen und kommunalen Behörden, eine Auffang-Organisation vorbereitet worden. Die Verhandlungen mit den Personalverbänden über generelle Lohnerhöhungen haben zu keiner Einigung geführt und sind teilweise bis Frühling 1996 ausgesetzt.

Nach langwierigen Verhandlungen gelang es der Crossair, mit dem Cockpitpersonal neue gesamtarbeitsvertragliche Regelungen zu vereinbaren.

Zwischen Gate Gourmet und dem Personalverband der schweizerischen Betriebe wurde ebenfalls ein GAV abgeschlossen. In einem dänischen Catering-Betrieb sowie im Swissôtel New York konnten personalpolitische Probleme, die zu Arbeitsniederlegungen geführt hatten, nach erfolgreichen Verhandlungen bereinigt werden.

In Anlehnung an bereits bei Crossair und SBAG angewendete Modelle ist auch für die übrigen Konzerngesellschaften ein Erfolgsbeteiligungskonzept ausgearbeitet worden.

Mutationen in der Konzernleitung

Peter Nydegger (Finanzen & Konzernentwicklung): pensioniert per 29.2.96
 Paul Reutlinger (Markt & Ground Services): zum CEO der Sabena ernannt am 26.2.96
 Georges Schorderet: ernannt per 1.1.96
 Wolfgang Werlé: ernannt per 1.1.96

Mutationen bei den Geschäftsleitern

Robert Eglau (Markt Interkontinental): pensioniert per 31.5.95
 Peter Ramel (Konzernentwicklung): seit 1.7.95 als Chief Financial Officer zu Sabena delegiert
 Alain Bandle (Projektleiter Sabena-Kooperation): Austritt per 31.12.95
 Pierre Martinet (Swissôtel): Austritt per 31.12.95
 Peter Haslebacher (Balair/CTA): neue Aufgabe per 1.3.96
 Peter Wolf (Ground Services): neue Aufgabe per 1.3.96
 Peter Somaglia: ernannt per 1.4.95
 Max Michel: ernannt per 1.7.95
 Henning Boysen: ernannt per 1.1.96
 Andreas Meinhold: ernannt per 1.1.96
 Armin Daume: ernannt per 1.3.96
 Josef In-Albon: ernannt per 1.3.96

Die in den Ruhestand getretenen Herren Nydegger und Eglau haben ihre sehr kompetent geführten Fachbereiche massgeblich geprägt und damit grosse Verdienste erworben. Dafür danken wir ihnen auch an dieser Stelle herzlich.

	Swissair	Crossair	Balair/CTA	SBAG
Personalbestand Ende 1995				
Schweiz	13 218	1 707	63	3 818
Ausland	3 018	4	-	10 166
Frauen	5 564	575	17	8 428
Männer	10 662	836	52	5 653
Control	1 326	470	47	-
Kabinen	3 132	477	-	-
Boden	11 754	761	16	13 983

Verwaltungsrat

Ehrenpräsident
Armin Baltensweiler

Präsident
Dr. Hannes Goetz

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

Paul-Antoine Hoefliger
Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates des Comptoir Suisse

Mitglieder:
Dr. Josef Ackermann
Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Kreditanstalt (seit 11. Mai 1995)

* Pier Felice Barchi
(bis 11. Mai 1995)

Dr. Georges Blum
Präsident der Konzernleitung des Schweizerischen Bankvereins

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

* Dr. Mathias Feldges
Regierungsrat
(Basel-Stadt)

Pierre-Yves Firmenich
Delegierter des Verwaltungsrates der Firmenich International S.A.

* Dr. Christian Furrer
Generalsekretär des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes
(seit 11. Mai 1995)

Claudio Generali
Präsident des Verwaltungsrates der Banca del Gottardo
(seit 11. Mai 1995)

Dr. Jean-Claude Gislign
(bis 11. Mai 1995)

Rainer E. Gut
(bis 11. Mai 1995)

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

* Dr. Eric Honegger
Regierungsrat (Zürich)

Dr. Andres F. Leuenberger
Vizepräsident des Verwaltungsrates und Stellv. Vorsitzender der Konzernleitung der Roche Holding AG
(seit 11. Mai 1995)

* Jean-Philippe Maitre
Regierungsrat (Genf) und Nationalrat

Dr. Marc Moret
(bis 11. Mai 1995)

Dr. Fritz W. Mühlemann
Direktionspräsident der BKW Energie AG

Lukas Mühlemann
Delegierter des Verwaltungsrates und Präsident der Geschäftsleitung der Schweizerischen Rückversicherungs-Gesellschaft
(seit 11. Mai 1995)

Dr. Rudolf Schneider

Frau Vreni Spoerry-Toneatti
Nationalrätin

Dr. Gaudenz Staehelin
Präsident der Basler Handelskammer.
Delegierter des Verwaltungsrates der UTC International AG. Vizepräsident und Delegierter des Verwaltungsrates der Jelmoli Holding AG

Robert Studer
Präsident der Konzernleitung der Schweizerischen Bankgesellschaft

* Dieter M. Syd
Präsident der Generaldirektion PTT

* Dr. Thomas Wagner
Stadtrat von Zürich

Ausschuss des Verwaltungsrates

Dr. Hannes Goetz

Thomas Schmidheiny

Paul-Antoine Hoefliger

Rainer E. Gut
(bis 11. Mai 1995)

Bénédict G.F. Hentsch

Dr. Eric Honegger
(seit 11. Mai 1995)

Dr. Fritz W. Mühlemann
(bis 11. Mai 1995)

Lukas Mühlemann
(seit 11. Mai 1995)

Dr. Gaudenz Staehelin

Generalsekretär

Werner Fuchs

Revisionsstelle und Konzernprüfer

Schweizerische Treuhandgesellschaft – Coopers & Lybrand AG, Zürich

Crossair
Präsident des Verwaltungsrates
Otto Loepfe

Balair/CTA
Präsident des Verwaltungsrates
Rolf Winiger

SBAG
Präsident des Verwaltungsrates
Peter Nydegger

Als Vertreter öffentlich-rechtlicher Körperschaften ernannt gemäss Art. 11, Abs. 3 der Statuten

Konzernleitung und Geschäftsleiter 1995

* Otto Loepfe, Präsident

* Philippe Bruggisser

* Jürg Marx

* Peter Nydegger

* Paul Reutlinger

* Rolf Winiger

Alain Bandle

Hans Ulrich Beyeler

Robert Eglau
(bis 31.5.95)

Stephan Egli
(seit 1.6.95)

Hans Eisele

Ernst Funk

Peter Haslebacher

Alex Kaufmann

Klaus Knappik

Pierre Martinet

Max Michel
(seit 1.7.95)

Peter Ramei
(bis 30.6.95)

Beat Schär

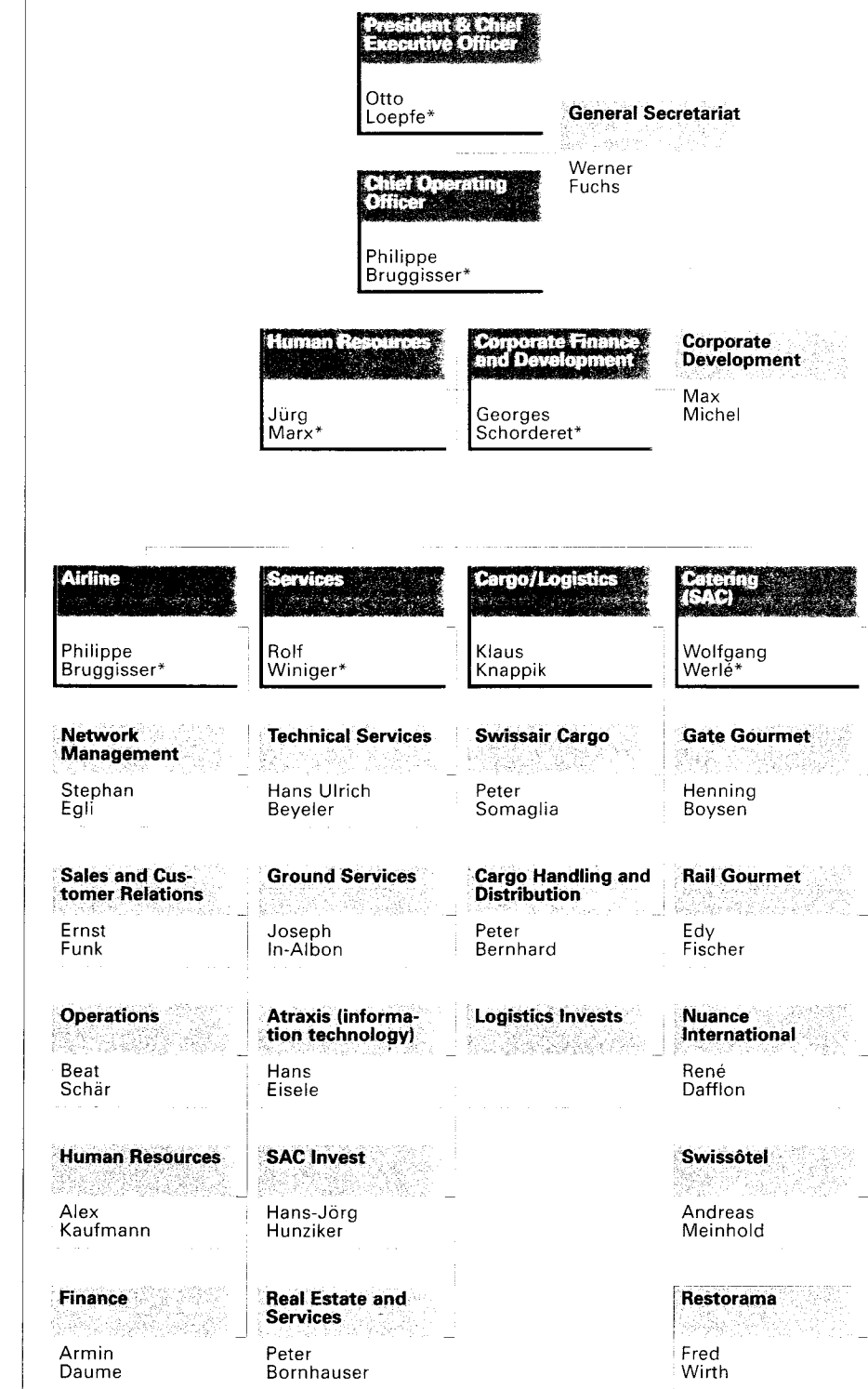
Peter Somaglia
(seit 1.4.95)

Moritz Suter

Wolfgang Werlé

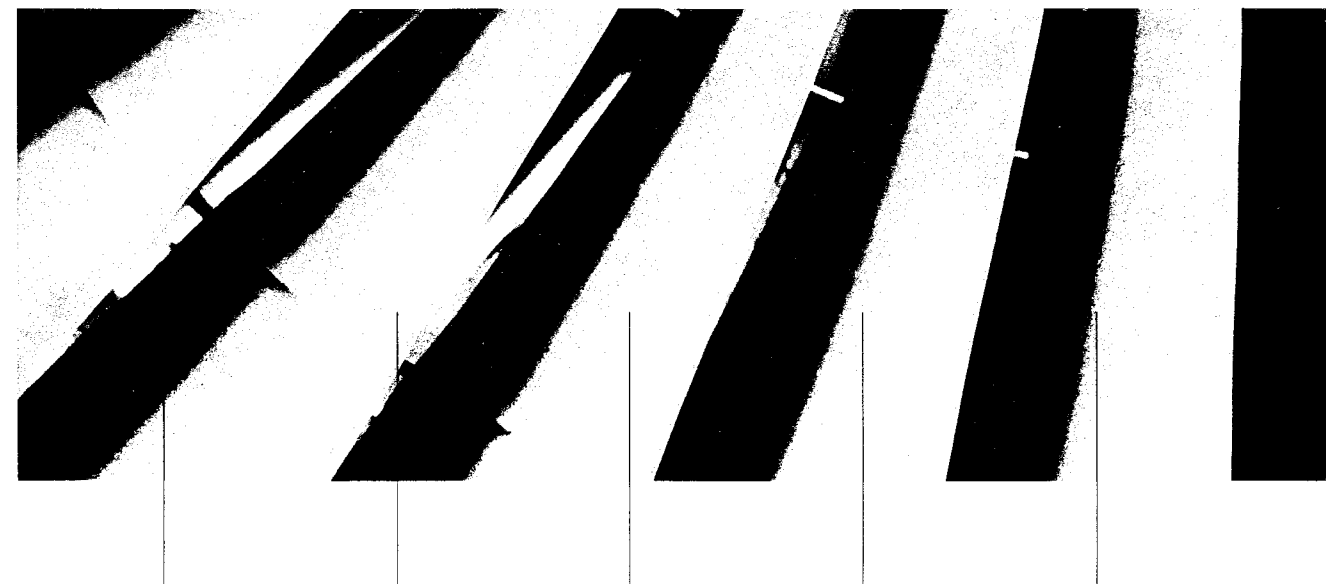
Peter Wolf

Konzernstruktur ab 1. März 1996



Mitglieder der Konzernleitung

Konzernrechnung und Jahresrechnung
der Swissair AG 1995



Swissair
Schweizerische
Luftverkehr
Aktiengesellschaft

Hirschengraben 84
CH-8001 Zürich
Telefon 01 812 12 12
Telefax 01 810 80 46

Swissair Konzern

Grundsätze der Konzernrechnungslegung	3
Konsolidierte Erfolgsrechnung 1995	5
Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 1995	6
Konsolidierte Mittelflussrechnung 1995	7
Anhang der konsolidierten Jahresrechnung 1995	8
Liste der Beteiligungen	16
Bericht des Konzernprüfers	18
Vergleichszahlen der letzten fünf Jahre	19

Swissair AG

Grundsätze der Rechnungslegung	21
Erfolgsrechnung 1995	22
Bilanz per 31. Dezember 1995	23
Anhang der Jahresrechnung 1995	24
Anträge des Verwaltungsrates	32
Bericht der Revisionsstelle	32
Wertschöpfungsrechnung 1995	33
Vergleichszahlen der letzten zehn Jahre	34

Swissair Konzern

1. Grundlage

Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Swissair Konzerns. Er ist in Übereinstimmung mit den EU-Richtlinien Nr. 4 und Nr. 7 und den gesetzlichen Vorschriften. Sämtliche Offenlegungs- und Bewertungsvorschriften sind eingehalten.

2. Konsolidierungskreis

Die Konzernrechnung umfasst nebst 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 mit einbezogen 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 kleine, nicht konsolidierte Mehrheitsbeteiligungen werden zu Anschaffungskosten oder niedrigeren belegbaren Werten eingesetzt.

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. Bei der erstmaligen Konsolidierung einer Gesellschaft werden deren Vermögen und Verbindlichkeiten nach einheitlichen Grundsätzen (Purchase-Methode) neu bewertet; die Differenz zwischen dem sich daraus ergebenden Eigenkapital und dem Kaufpreis wird als Goodwill aktiviert und über die erwartete Nutzungsdauer abgeschrieben.

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
Goodwill	max. 20 Jahre
Grundstücke	werden in der Regel nicht abgeschrieben
Bauten	max. 50 Jahre
Linienflugzeuge Typen A320/321.	
RJ100 und Saab 2000	15 Jahre, 10% Restwert*
Linienflugzeuge übrige Typen	12 Jahre, 10% Restwert*
Charterflugzeuge	16 Jahre, 10% Restwert
Ersatztriebwerke und Ersatzteile	analog Flugzeugpark
Übriges Sachanlagevermögen	5–10 Jahre

* Bei Rücknahmegarantien sind die Abschreibungssätze entsprechend angepasst.

Der Swissair Konzern bildet für die Überholung seiner Flugzeuge bei Dritten Rückstellungen unter Berücksichtigung der Überholungsintervalle. Für die im Rahmen des Qualifyer-Programmes möglichen Verpflichtungen aus gutgeschriebenen Meilen werden Rückstellungen gebildet. Diese entsprechen dem Umfang der zu erwartenden Zusatzkosten bei deren Einlösung.

Swissair Konzern

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. Jahresrechnungen von Gesellschaften in Hochinflationenländern werden nach IAS 29 indexiert und bewertet.

Transaktionen in Fremdwährungen in den Einzelabschlüssen werden zu Monatskursen und Bilanzpositionen in Drittwährungen zu Stichtagskursen umgerechnet. Die daraus entstehenden Kursdifferenzen sind in den Erfolgsrechnungen ausgewiesen.

6. Steuern

Steuerverpflichtungen zum Zeitpunkt des Bilanzstichtages werden unabhängig von der Fälligkeit zurückgestellt. Im weiteren werden Rückstellungen für latente Steuern gemäss der Liability-Methode gebildet. Diese ergeben sich aus der Differenz zwischen der Bewertung gemäss Konsolidierung und der steuerlichen Bewertung der Einzelabschlüsse und können zu Belastungen in einem überblickbaren Zeitraum führen. Die latenten Steuern werden aufgrund der erwarteten Steuersätze ermittelt.

7. Stetigkeit

Die Konsolidierungs- sowie die Rechnungslegungsgrundsätze blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Konsolidierte
Erfolgsrechnung 1995

Swissair Konzern

(in Mio. CHF)	Anhang	1995	1994
Flugbetriebserlöse	1	4 374	4 363
Andere Betriebserlöse	2	2 639	2 086
Betriebserlöse		7 013	6 449
Materialaufwand	3	(2 848)	(2 715)
Personalaufwand	4	(2 561)	(2 380)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(881)	(739)
Abschreibungen		(486)	(484)
Betriebsaufwand		(6 776)	(6 318)
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		237	131
Beteiligungserlöse	6	14	1
Finanzerlöse/-aufwand	7	(3)	(82)
Wertberichtigungen auf Beteiligungen und Darlehen	8	(13)	(4)
Finanzergebnis		(2)	(85)
Ausserordentliche Erlöse		25	51
Ausserordentliche Aufwendungen	9	(365)	(27)
Ausserordentliches Ergebnis		(340)	24
Steuern	10	(35)	(40)
Jahresergebnis inkl. Minderheitsaktionäre		(140)	30
Gewinnanteil Minderheitsaktionäre		(7)	(7)
Netto-Jahresergebnis		(147)	23

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 1995

Swissair Konzern

(in Mio. CHF)	Anhang	1995	1994
Aktiven:			
Goodwill	12	151	111
Immobilien	12	1 572	1 572
Flugzeugpark	12	2 802	2 860
Übrige Sachanlagen	12	427	439
Finanzanlagen	11/12	1 118	669
Anlagevermögen		6 070	5 651
Vorräte	13	189	177
Forderungen	14	951	896
Transitorische Aktiven		219	225
Verfügbare Mittel	15	2 581	2 459
Umlaufvermögen		3 940	3 757
Total Aktiven		10 010	9 408
Passiver:			
Aktienkapital		808	808
Agio und Genussscheine		462	462
Reserven		1 590	1 635
Jahresergebnis		1147	23
Eigenkapital	16	2 716	2 928
Minderheitsaktionäre	17	197	197
Rückstellungen	18	818	537
Langfristiges Fremdkapital	19	3 456	3 165
Kurzfristige Verbindlichkeiten	20	1 450	1 307
Transitorische Passiven	21	1 370	1 274
Fremdkapital		6 276	5 746
Total Passiver		10 010	9 408

Konsolidierte Mittelflussrechnung 1995

(nach IAS 7)

Swissair Konzern

(in Mio. CHF)	Anhang	1995	1994
Jahresergebnis		(147)	23
Gewinnanteil Minderheitsaktionäre		7	7
Steuern und ausserordentliches Ergebnis		375	16
Jahresgewinn vor Steuern und ausserordentlichem Ergebnis		235	46
Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen	22	494	481
Übrige Bewertungen und Korrekturen	23	(79)	34
Buchgewinne		(52)	(42)
Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit		598	519
Veränderung übriges Umlaufvermögen und kurzfristige Verbindlichkeiten	24	132	110
Bezahlte Zinsen und Steuern sowie ausserordentliches Ergebnis	25	(245)	(184)
Erhaltene Zinsen und Dividenden	26	202	150
Netto-Mittelzufluss aus Geschäftstätigkeit		687	595
Investitionen	27	(1 268)	(567)
Verkauf von Anlagevermögen (Verkaufserlös)		352	244
Zu-/Abnahme aus Investitions- und Desinvestitionstätigkeit		(916)	(323)
Finanzierungstätigkeit	28	324	(91)
Nettozunahme der verfügbaren Mittel		95	181
Bestand verfügbare Mittel am Jahresanfang		2 349	2 168
Bestand verfügbare Mittel am Jahresende	29	2 444	2 349

Swissair Konzern

Allgemeines

1995 wurde der Konsolidierungskreis mittels Akquisitionen im Tax Free-Bereich in Australien (NDF Holdings) und eines Cateringbetriebes in Portugal sowie der erstmaligen Konsolidierung der Prohotel Wäscherei AG und der Casino-Kursaal de Montreux SA erweitert. Erlöse und Aufwendungen wurden jeweils pro rata temporis miteinbezogen. Bei den Betriebserlösen hatte dies eine Ausweitung von 187 Mio. Franken zur Folge; die restliche Zunahme ist praktisch vollumfänglich dem ganzjährigen (Vorjahr 5 Monate) Einbezug der 1994 akquirierten SSP-Catering-Gruppe zuzuschreiben. Der bilanzseitige Einfluss der neuen Gesellschaften resultiert in einer Erhöhung der Bilanzsumme von 140 Mio. Franken.

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmungen (Luftverkehrsgesellschaften im Rahmen von Kooperationsabkommen) sind, sofern wesentlich, speziell erwähnt. Die Transaktionen erfolgen zu marktkonformen Konditionen.

Konsolidierte Erfolgsrechnung 1995

(Mio. CHF)	1995	1994	Veränderung in %
1. Flugbetriebserlöse	4 374	4 363	+ 0
nach Gebieten:			
– Europa	2 047	2 073	– 1
– Nordatlantik	874	909	– 4
– Südatlantik	91	94	– 3
– Mittlerer Osten	215	220	– 2
– Ferner Osten	821	747	+ 10
– Afrika	326	320	+ 2
nach Tätigkeiten:			
– Passagen	3 785	3 766	+ 1
– Fracht	559	563	– 1
– Post	30	34	– 12
Die Erlöse, die aufgrund eines «blocked-space agreement» mit Delta Air Lines für fest von ihr gemietete Flugzeugkapazität erzielt wurden, machen 47 Mio. Franken (1994: 54 Mio. CHF) aus.			
2. Andere Betriebserlöse	2 639	2 086	+ 27
Übrige Transporterlöse	110	106	+ 4
Technische Drittleistungen	294	339	– 13
Catering-, Hotel- und Restaurationserlöse	1 112	733	+ 52
Verkäufe an Bord, Tax Free-Shops	374	210	+ 78
Abfertigungserlöse	269	271	– 1
Provisionserlöse	85	85	+ 0
Flugzeugvermietungen	55	37	+ 49
Informatik-Drittleistungen	60	59	+ 2
Liegenschaftserlöse	34	39	– 13
Verwaltungs- und Managementenerlöse	13	12	+ 8
Buchgewinne aus Anlageverkäufen	52	42	+ 24
Andere Erlöse	181	153	+ 18

Swissair Konzern

Rund 53% (1994: 67%) dieser Erlöse fielen in der Schweiz an. Vom Auslandsertrag entfallen 124 Mio. Franken (1994: 143 Mio. CHF) auf die USA und 152 Mio. Franken (1994: 0 Mio. CHF) auf Australien.

Die technischen Drittleistungen beinhalten 46 Mio. Franken (1994: 80 Mio. CHF) Erlöse von Kooperationspartnern. Die Buchgewinne resultieren praktisch vollumfänglich aus dem Verkauf von MD-81-Flugzeugen.

Die grosse Zunahme der Catering- und Tax Free-Erlöse steht im Zusammenhang mit den eingangs erwähnten Akquisitionen.

Die «anderen Erlöse» beinhalten wiederkehrende Erlöse aus diversen übrigen Drittleistungen (u. a. Pilotenschulung, Werbung usw.)

(Mio. CHF)	1995	1994
3. Materialaufwand	2 848	2 715
Treibstoffkosten	417	440
Aufwand für bezogene Waren	1 083	947
Aufwand für bezogene Leistungen	1 348	1 328

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

	1995	1994
4. Personalaufwand	2 561	2 380
Löhne und Gehälter	2 044	1 910
Sozialleistungen	517	470

davon für Altersvorsorge

1995: 416 Mio. CHF

1994: 408 Mio. CHF

31. Dezember (Positionen)	1995	1994
Personalbestand (exkl. Lehrlinge)	32 703	31 098
Bodenpersonal	27 254	26 258
Fliegendes Personal	5 449	4 840
Schweiz	18 741	18 596
Übriges Europa	9 927	9 044
Amerika	1 634	1 973
Afrika	282	350
Asien	1 140	1 122
Ozeanien	978	13
Luftverkehr	18 318	18 172
Catering	9 747	9 311
Hotellerie	1 843	1 952
Diverses	2 795	1 663

Durch die Veränderung des Konsolidierungskreises kamen beim Bodenpersonal 1301 Positionen hinzu.

	1995	1994
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen	881	739
Übrige Personalkosten	64	53
Versicherungskosten	26	26
Liegenschafts- und Energiekosten	281	217
Fernmeldekosten	49	47
Werbe- und Repräsentationskosten	129	115
Andere betriebliche Aufwendungen	332	281

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1995	1994
6. Beteiligungserlöse	14	1
Ergebnis an assoziierten Gesellschaften	10	(1)
Erlöse von übrigen Beteiligungen	4	2
7. Finanzerlöse/-aufwand	10	(82)
Zinserlöse von assoziierten Gesellschaften	1	1
Allgemeine Finanzerlöse	250	159
Finanzaufwand	(257)	(242)

In den Finanzerlösen sind 9 Mio. Franken (1994: 10 Mio. CHF) kapitalisierte Zinsen auf Vorauszahlungen für Flugzeuge enthalten. Die Zinserlöse stiegen auf 198 Mio. Franken (1994: 150 Mio. CHF). Für die restliche Zunahme waren vorwiegend Wertpapiergewinne verantwortlich.

Im Finanzaufwand sind Fremdkapitalzinsen in Höhe von 190 Mio. Franken (1994: 175 Mio. CHF), Kommissionen, Debitorenverluste sowie realisierte und nichtrealisierte Währungsdifferenzen enthalten.

8. Wertberichtigungen auf Beteiligungen und Darlehen	(13)	(4)
Wertberichtigungen auf Beteiligungen	(1)	(1)
Wertberichtigungen auf Darlehen	(12)	(3)

9. Ausserordentliche Aufwendungen

Die ausserordentlichen Aufwendungen sind praktisch vollumfänglich eine Folge der Rückstellungen für beschlossene Restrukturierungsmassnahmen.

10. Steuern	21	40
Ertragssteuern	41	35
Kapitalsteuern	10	8
Latente Steuern	(30)	(3)

Die Zunahme der Ertragssteuern liegt darin begründet, dass nicht der Swissair Konzern, sondern die juristisch selbständigen Tochtergesellschaften steuerpflichtig sind. Gewinne und Verluste können innerhalb des Konzerns nicht miteinander verrechnet werden.

Die Auflösung der latenten Steuern ist im Zusammenhang mit den Restrukturierungsmassnahmen erfolgt.

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 1995

11. Finanzanlagen	1 111	669
Beteiligungen an assoziierten Gesellschaften	258	72
Übrige Beteiligungen	520	506
Darlehen	240	91
(davon an assoziierte Gesellschaften 1995: 6 Mio. CHF, 1994: 18 Mio. CHF)		

Die Zunahme ist im Umfange von 424 Mio. Franken auf das Engagement bei der Sabena zurückzuführen.

Swissair Konzern

Anlagespiegel (Mio. CHF)		Stand 1.1.95	Veränderung			Stand 31.12.95
			Konsolid.-Kreis und Kursdiff.	Zu- gänge	Ab- gänge	
I. Goodwill	Anschaffungswerte	132	46	13	0	191
	Abschreibungen	21	7	12	0	40
	Buchwerte	111	39	1	0	151
II. Immobilien	Anschaffungswerte	2 307	(41)	104	9	2 361
	Abschreibungen	735	(7)	67	6	789
	Buchwerte	1 572	(34)	37	3	1 572 ¹⁾
III. Flugzeugpark	Anschaffungswerte	5 074	(6)	605	722	4 951 ²⁾
	Abschreibungen	2 214	7	292	364	2 149
	Buchwerte	2 860	(13)	313	358	2 802
IV. Übrige Sachanlagen	Anschaffungswerte	1 190	1	108	77	1 222 ²⁾
	Abschreibungen	751	6	110	72	795
	Buchwerte	439	(5)	(2)	5	427
V. Finanzanlagen	Anschaffungswerte	864	(11)	497	54	1 296
	Abschreibungen	195	(21)	13	9	178
	Buchwerte	669	10	484	45	1 118
Summe	Anschaffungswerte	9 567	(11)	1 327	862	10 021
Anlagevermögen	Abschreibungen	3 916	(8)	494 ³⁾	451	3 951
	Buchwerte	5 651	(3)	833	411	6 070

1) Immobilien nach Sparten	Mio. CHF	Anteil
Luftverkehr	546	34%
Hotellerie	735	47%
Verpflegung	139	9%
Diverses	152	10%
Total	1 572	100%

2) inkl. Vorauszahlungen:	
- Flugzeugpark	438 Mio. CHF
- Übrige Sachanlagen	17 Mio. CHF

3) Nachweis der Abschreibungen in der Erfolgsrechnung:	
gemäss Anlagespiegel	494
./. Wertberichtigungen Finanzanlagen	(13)
+ Abschreibungen techn. Verbrauchsmaterial	5
Total Abschreibungen gemäss Erfolgsrechnung	486

Versicherungswerte:	1995	1994
Immobilien	2 476	2 329
Flugzeugpark	3 267	3 759
Übrige Sachanlagen	1 415	1 416

Die Versicherungswerte des Flugzeugparks basieren auf dem US-Dollar; dies und der leichte Rückgang zu Anschaffungswerten ergeben die Abnahme des Versicherungswertes.

(Mio. CHF)	1995	1994
13. Vorräte	189	177
Technisches Verbrauchsmaterial	17	25
Halbfabrikate und angefangene Arbeiten	54	80
Verpflegungsmaterial	25	32
Übrige Vorräte	89	40

Die Versicherungswerte betragen 289 Mio. Franken. Das technische Verbrauchsmaterial wird zu Durchschnittspreisen abzüglich Abschreibungen bewertet, die Halbfabrikate und angefangenen Arbeiten zu Herstellkosten und die restlichen Lagerbestände mehrheitlich nach dem First in / First out-Prinzip.

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1994
14. Forderungen	896
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	811
(davon an assoziierte Gesellschaften 1995: 30 Mio. CHF, 1994: 11 Mio. CHF)	
Kurzfristige Darlehen	1
(davon keine an assoziierte Gesellschaften)	
Reservierte Aktien*	14
Übrige	70

* Details siehe Note 13 (Seite 28) im Einzelabschluss.

(Mio. CHF)	1994
15. Verfügbare Mittel	2 459
Wertpapiere	920
Bankguthaben, Kasse, Post	206
Geldanlagen	1 333
(davon mit Fälligkeiten über einem Jahr: 1995: 204 Mio. CHF, 1994: 468 Mio. CHF)	

Der Marktwert der Wertpapiere beträgt rund 880 Mio. Franken.

16. Eigenkapital

Entwicklung und Zusammensetzung:

(Mio. CHF)	Aktien- kapital	Agio und Genuss- schein	Reserven aus Gewinn- zuweisung	Spezielle Reserven	Konsoli- dierungs- reserven	Ergebnis	Total
Stand 31.12.1994	808	462	160	160	1 315	23	2 928
Gewinnverteilung					23	(23)	0
Veränderung des							
Konsolidierungskreises					2		2
Umrechnungsdifferenzen					(67)		(67)
Ergebnis 1995						(147)	(147)
Stand 31.12.1995	808	462	160	160	1 273	(147)	2 716

Eigenkapital in % der Bilanzsumme 1995: 27,1% (1994: 31,1%)

Die Zusammensetzung des Aktionariates ist im Geschäftsbericht auf Seite 28 dargestellt.

17. Minderheitsaktionäre

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

Bedeutende Minderheiten bestehen bei der Crossair sowie einigen Hotels und Cateringbetrieben.

(Mio. CHF)	1994
18. Rückstellungen	537
Rückstellungen für Restrukturierungsaufwand	9
Währungs- und übrige Risiken	219
Ertrags- und Kapitalsteuern	39
Latente Steuern	239
Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen	31

Swissair Konzern

Die Rückstellungen für Währungs- und übrige Risiken entsprechen den erkennbaren Risiken und beinhalten keine stillen Reserven. Weitere Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen im Umfang von 70 Mio. Franken sind in den Transitorischen Passiven enthalten.

Im Rahmen der Neuregelung des Pensionierungsalters ab 1995 entstanden anwartschaftliche Rechte des Personals für vorzeitige Pensionierung. Die daraus entstehenden zukünftigen finanziellen Verpflichtungen werden durch die selbständigen Personalvorsorgeeinrichtungen und die Swissair getragen. Am Jahresende bestand für den Swissair Konzern eine zukünftige Verpflichtung von 66 Mio. Franken (Gegenwartswert) zur Finanzierung der Übergangrente; davon sind bereits 29 Mio. Franken zurückgestellt worden. Die restliche Äufnung erfolgt nach Plan über die nächsten Jahre. Für die Altersvorsorge wird das System des Beitragsprimates angewendet.

(Mio. CHF)	1994	
19. Langfristiges Fremdkapital	3 165	
davon fällig innerhalb	1 Jahres	2-5 Jahren
Obligationenanleihen	35	520
Hypotheken	35	226
Bankdarlehen	319	532
Übrige langfristige Schulden	37	60
	426	1 338
im Vorjahr	351	1 118

* Davon sind 591 Mio. Franken durch Flugzeuge und Immobilien pfandgesichert. Die Buchwerte der für Hypotheken und Bankdarlehen verpfändeten Aktiven betragen 1057 Mio. Franken.

Vom Total von 3456 Mio. Franken entfallen 553 Mio. Franken auf Verbindlichkeiten in Fremdwährungen, davon 182 Mio. Franken auf US-Dollar-Schulden.

Das gesamte langfristige Fremdkapital ist zu verzinsen. Der durchschnittliche Zinssatz beträgt 5,7% (1994: 5,6%).

Zusätzlich zu den von Swissair Schweizerische Luftverkehr AG begebenen Obligationenanleihen und Privatplatzierungen von total 1570 Mio. Franken (Details siehe Seite 30) sind folgende bei Tochtergesellschaften ausstehend:

3¼%	15 Mio. CHF Optionsanleihe	1986-1996 der Crossair AG*
3%	20 Mio. CHF Optionsanleihe	1987-1996 der Balair/CTA AG*
2½%	20 Mio. CHF Optionsanleihe	1986-1997 der Balair/CTA AG*
variabel**	1 Mio. CHF Obligationenanleihe	1993-2002 der Casino-Kursaal de Montreux SA

* Die Optionsrechte sind verfallen. ** zurzeit 2%

(Mio. CHF)	1994
20. Kurzfristige Verbindlichkeiten	1 307
Bankdarlehen und Bankkontokorrent	110
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	463
(davon an assoziierte Gesellschaften 1995: 13 Mio. CHF, 1994: 1 Mio. CHF)	
Personalvorsorge	27
Personaldepositenkasse	141
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	559
Diverse übrige Schulden	7

Von den kurzfristigen Verbindlichkeiten sind 308 Mio. Franken (1994: 278 Mio. CHF) zu marktüblichen Konditionen zu verzinsen.

21. Transitorische Passiven

Die Transitorischen Passiven beinhalten zur Hauptsache noch nicht eingetroffene Belastungen für bezogene Lieferungen und Leistungen des Berichtsjahres sowie Absicherungen aus Leasegeschäften.

Swissair Konzern

Konsolidierte Mittelflussrechnung (nach IAS 7)

(Mio. CHF)	1995	1994
22. Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen	494	481
Abschreibungen auf Sachanlagen	481	477
Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	13	4
23. Übrige Bewertungen und Korrekturen	(79)	34
Finanz- und Beteiligungsergebnis	(12)	24
Equity-Bewertungen	(10)	(3)
Veränderung Rückstellungen	34	8
Sonstige nicht Cash-flow-wirksame Korrekturen	(9)	5
24. Veränderung übriges Umlaufvermögen und kurzfristige Verbindlichkeiten	135	110
Veränderung des übrigen Umlaufvermögens	3	66
Zunahme kurzfristige Verbindlichkeiten	129	44
25. Bezahlte Zinsen und Steuern sowie ausserordentliches Ergebnis	243	184
Bezahlte Zinsen	190	175
Bezahlte Steuern	53	16
Ausserordentliches Ergebnis, exkl. Beteiligungs- und Liegenschaftsverkäufe	0	(7)
26. Erhaltene Zinsen und Dividenden	205	150
Zinsen	193	146
Dividenden	6	4
27. Investitionen	1 263	567
Neuakquisitionen	73	95
Sachanlagen	752	441
Konsolidierte Beteiligungen	13	26
Übrige Beteiligungen	271	14
Darlehen	159	(9)
28. Finanzierungstätigkeit	324	(91)
Dividendenzahlungen	(6)	(5)
Rückzahlung langfristiges Fremdkapital	(670)	(485)
Neuaufnahme langfristiges Fremdkapital	1 000	399
29. Verfügbare Mittel	2 444	2 349
Verfügbare Mittel gemäss Bilanz	2 581	2 459
abzüglich kurzfristige Bankdarlehen und Bankkontokorrente	(137)	(110)

Swissair Konzern

Weitere Angaben

(Mio. CHF)	1995	1994
30. Eventualverbindlichkeiten	76	91

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

31. Anlagen und Güter im Leasing

Der Umfang der nicht bilanzierten geleasten Anlagen und Güter sowie die noch ausstehende finanzielle Verpflichtung betragen:

(Mio. CHF)	Anschaffungswerte		Finanzielle Verpflichtungen	
	1995	1994	1995	1994
Flugzeuge/Triebwerke	2 327	2 262	1 712	1 488
Übrige Sachanlagen	9	8	7	5
Total	2 336	2 270	1 719	1 493

228 Mio. Franken der zukünftigen finanziellen Verpflichtungen sind innerhalb eines Jahres fällig.

Vom Gesamtbestand von 121 Verkehrsflugzeugen sind 51 Flugzeuge gemietet.

	Operating Leases	Financial Leases
Swissair	10 MD-81*, 2 MD-83	2 B747-357, 6 MD-11, 1 A310, 4 A321, 1 MD-81, 16 Triebwerke CFM56
Crossair	4 Saab 340A, 2 BAe 146-300	10 Saab 2000, 4 Saab 340B, 5 Avro RJ100

* Sale-and-lease-back-Geschäfte

32. Offene derivative Finanz-Transaktionen

Nicht in der Bilanz erscheinende derivative Finanzgeschäfte:

Nominalbeträge 31.12.1995
in Mio. CHF (Basiswerte)

Zins-Swaps und Collar, diverse Währungen mit Laufzeiten bis 2005	976
Short-Put-Optionen auf Obligationen in CHF	90
Zusätzliche Devisen-Optionen	142
Terminkäufe USD/XEU/SEK/JPY	331

Solche Geschäfte werden zur Absicherung von Währungsrisiken und zur Sicherung von Erlösen aus Kapitalanlagen abgeschlossen.

33. Entschädigungen an den Verwaltungsrat

Die Honorare an den Verwaltungsrat der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG betragen im Berichtsjahr 426 000 Franken (1994: 411 000 CHF). Es werden keine Tantiemen ausbezahlt.

Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen

Swissair Konzern

(Stand 31.12.1995)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	approx. Gesellschaftskapital in 1000 CHF	E = Equity- V = Vollkonso- lidierung	Branche *
Von der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG gehaltene Beteiligungen					
Airline Financial Support Services (AFS), Bombay	75.0%	INR 36 000	1 224	V	D
Austrian Airlines (AUA), Wien	10.0%	ATS 2 600 000	296 400		L
Balair/CTA AG, Genf (inkl. Beteiligungen)	99.6%	CHF 129 795		V	L
Crossair AG, Basel (Stimmrecht 70,2%) (inkl. Beteiligungen)	67.0%	CHF 328 500		V	L
Delta Air Lines Inc., Atlanta	4.6%	USD 163 611	188 153		L
DSS World Sourcing AG, Kloten	33.3%	CHF 300		E	D
Gebrüder Lincke AG, Kloten	100 %	CHF 100		V	I
Pentagram Holdings Ltd., St. Peter Port, Guernsey	30.8%	GBP 100	179	E	D
Polygon Insurance Company Ltd., Guernsey (inkl. Beteiligungen)	24.4%	GBP 50 000	89 500	E	D
Roscor AG, Kloten (Beteiligung für Swissair an Galileo International, Anteil 13.2% Galileo Japan, Anteil 11.0% Anschaffungswert 114.8 Mio. USD)	100 %	CHF 100		V	D
Sabena SA, Brüssel	49.5%	BEF 25 643 977	1 005 244	E	L
Shannon Aerospace Ltd., Shannon	50.0%	IEP 30 000	55 500	E	D
SI Les Genêts SA, Ayent	100 %	CHF 50			D
Singapore Airlines Ltd., Singapore	0.6%	SGD 1 282 600	1 051 732		L
Swissair Asia AG, Kloten	100 %	CHF 100			L
Swissair Beteiligungen AG (SBAG), Zürich	100 %	CHF 500 000		V	D
Swissair Ground Services AG (SGS), Basel	100 %	CHF 2 000		V	D
Swissair International Finance II Ltd. (SIF), Guernsey	100 %	CHF 1		V	D
Traviswiss AG, Kloten	100 %	CHF 2 000		V	D
Vernitissa SA, Vernier	100 %	CHF 5 000		V	I
sowie weitere kleinere Beteiligungen					
Von der Crossair AG gehaltene Beteiligungen					
Aviation Financial Services AG, Kloten	80.0%	CHF 1 000		V	D
Business Air Ltd., Aberdeen	41.7%	GBP 10 000	17 900	E	L
Cargo and Passenger Air Services AG, Basel	100 %	CHF 2 000		V	D
Luganair, Lugano	100 %	CHF 400		V	L
sowie weitere kleinere Beteiligungen					
Von der Swissair Beteiligungen AG und deren Tochtergesellschaften gehaltene Beteiligungen					
Avireal AG, Kloten	100 %	CHF 500		V	I
Gate Gourmet Holding AG, Opfikon	100 %	CHF 147 000		V	V
- Aero-Chef Denmark A/S, Kopenhagen (inkl. Beteiligungen)	100 %	DKK 5 000	1 045	V	V
- Air Caterers Johannesburg PTY Ltd., Johannesburg	33.3%	ZAR 60	19	E	V
- Airest GmbH, Wien	35.0%	ATS 10 000	1 140	E	V
- Buenos Aires Catering SA, Buenos Aires	45.0%	ARS 5 750	6 555	E	V
- Crossair Catering AG, Kloten (Crossair AG: 25.0%)	100 %	CHF 1 000		V	V
- Gate Gourmet France SA, St-Louis (inkl. Beteiligungen)	100 %	FRF 10 000	2 350	V	V
- Gate Gourmet Geneva SA, Genf	100 %	CHF 4 000		V	V
- Gate Gourmet Holding GmbH Deutschland, Frankfurt a/Main (inkl. Beteiligungen)	100 %	DEM 15 000	12 150	V	V
- Gate Gourmet International AG, Kloten (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF 1 650		V	V
- Gate Gourmet Investment Chicago Inc., Chicago (inkl. Beteiligungen)	100 %	USD 1 000	1 150	E	V

* Zeichenerklärung: I - Luftfahrt, V - Verpflegung, E - Transport/Spedition, L - Immobilien, H - Hotellerie, D - Diverses

Swissair Konzern

(Stand 31.12.1995)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	approx. Gesellschaftskapital in 1000 CHF	E = Equity- V = Vollkonso- lidierung	Branche *
- Gate Gourmet Northern Europe A/S, Kopenhagen (inkl. Beteiligungen)	100 %	DKK 240 000	50 160	V	V
- Gate Gourmet Zürich AG, Zürich	100 %	CHF 10 000		V	V
- Servecor International SA, Luxembourg	45.5%	CHF 220		E	D
Iber-Swiss Catering SA, Madrid	30.0%	ESP 500 000	4 750	E	V
Jacky Maeder AG, Basel (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF 13 000		V	T
Mourão da Costa Campos Lda., Lisboa	100 %	PTE 10 000	77	V	V
Nuance International Holding AG, Opfikon	100 %	CHF 12 000		V	D
- NDF Holdings Pty Ltd., Sydney (inkl. Beteiligungen)	100 %	AUD 6 000	5 220	V	D
- Nuance Trading AG, Opfikon	100 %	CHF 7 000		V	D
Papadacos AE, Athen	35.0%	GRD 930 000	4 650	E	V
Restorama AG, Opfikon	100 %	CHF 2 000		V	V
RGH Rail Gourmet Holding AG, Opfikon	100 %	CHF 2 000		V	V
- Rail Gourmet Netherlands B.V., Amsterdam (inkl. Beteiligungen)	100 %	NLG 40	29	V	V
SBAG-Invest AG, Zürich	100 %	CHF 9 500		V	D
- Euroactividade AG, Vaduz (Stimmrecht 34%)	23.3%	CHF 1 059			D
- Flughafen-Immobilien-Gesellschaft AG, Zürich	1.3%	CHF 70 000			D
- Icarus Consulting AG, Opfikon	55.0%	CHF 100		V	D
- Icarus GmbH, Frankfurt a/Main	45.0%	DEM 150	121	E	D
- Kanalfährdienst Olau Line (UK) Ltd. & Co., Hamburg	5.0%	DEM 8 000	6 440		D
- Partenreederei MS «Olau Britannia» II, Hamburg	5.0%	DEM 55 000	44 275		D
- Partenreederei MS «Olau Hollandia» II, Hamburg	5.0%	DEM 55 000	44 275		D
- Prohotel Wäscherei AG, Kloten	54.2%	CHF 500		V	D
- Swiss Center Inc., New York	17.0%	USD 500	575		I
- Swissair Photo + Vermessungen AG, Regensdorf (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF 2 000		V	D
- Swissair International Finance I Ltd. (SIF), Guernsey	100 %	USD 160 478	184 550	V	D
- Swissair International Finance III Ltd. (SIF), Guernsey	100 %	CHF 196 710		V	D
- Uto Holding und Beteiligungen AG, Zürich	80.9%	CHF 16 500		V	I
- Fibesta AG, Zürich	100 %	CHF 150		V	I
- Grand Hotel Brunnen AG, Brunnen	100 %	CHF 150		V	I
- Horizon Immobilien-Verkauf AG, Zürich	51.0%	CHF 100		V	I
- Horizon Verwaltungen AG, Zürich	100 %	CHF 100			I
- Régie Schmid SA, Chêne-Bougeries	100 %	CHF 100		V	I
- Uto AG, Zürich	100 %	CHF 1 200		V	I
- Uto Immobilien Chur AG, Chur	100 %	CHF 100		V	I
- Uto Management AG, Zürich	100 %	CHF 100		V	I
SNH Finanzierungen AG, Hergiswil	100 %	CHF 93 500		V	H
- SNH Holding Inc., Dover/Del.	100 %	USD 159 646	183 593	V	H
- SNH Atlanta Inc., Atlanta	100 %	USD 17 160	19 734	V	H
- SNH Boston Inc., Boston	100 %	USD 81 372	93 578	V	H
- SNH Chicago Inc., Chicago	100 %	USD 16 302	18 747	V	H
- SNH Immobilien AG, Hergiswil (Hotel Drake)	100 %	USD 20 971	24 117	V	H
- Sodereal Holding SA, Zürich	99.3%	CHF 55 600		V	H
- HIRO/Swissair AG, Wien	75.0%	ATS 90 000	10 260	V	H
- Hotel Ascot BV, Amsterdam	100 %	NLG 11 500	8 326	V	H
- Hotel International AG, Zürich (inkl. Beteiligungen)	74.3%	CHF 20 000		V	H
- Hotel Le Plaza AG, Basel	77.8%	CHF 18 535		V	H
- Lensa Ltd., Seoul (The Swiss Grand Hotel)	40.0%	KRW 23 895 000	35 843	E	H
- Rheinpark Plaza Neuss GmbH, Neuss	100 %	DEM 9 000	7 245	V	H
- Société Montreux-Palace SA, Montreux (inkl. Beteiligungen)	57.7%	CHF 20 630		V	H
- Swissair «Swissôtel» Management AG, Opfikon (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF 1 500		V	H
USAS Uçak Servisi A.S., Istanbul	70.0%	TRL 50 000 000	940	V	V
sowie weitere kleinere Beteiligungen					

* Zeichenerklärung: I - Luftfahrt, V - Verpflegung, E - Transport/Spedition, L - Immobilien, H - Hotellerie, D - Diverses

Swissair Konzern

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 3 bis 17 im Teil «Konzernrechnung und Jahresrechnung der Swissair AG» des Geschäftsberichts dargestellt ist, für das am 31. Dezember 1995 abgeschlossene Geschäftsjahr im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft. Unsere Prüfung erfolgte nach den anerkannten Grundsätzen des Berufsstandes sowie nach den «International Standards on Auditing» der «International Federation of Accountants». 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 Union.

Aufgrund unserer Prüfung stellen wir fest, dass die konsolidierte Jahresrechnung den gesetzlichen Vorschriften entspricht und mit den auf den Seiten 3 und 4 wiedergegebenen Konsolidierungs- und Bewertungsgrundsätzen übereinstimmt.

Wir empfehlen, die vorliegende konsolidierte Jahresrechnung zu genehmigen.

Zürich, 4. April 1996

Schweizerische Treuhandgesellschaft –
Coopers & Lybrand AG

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

L. Marbacher
Dipl. Bücherexperte
Leitender Revisor

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1995	1994	1993	1992	1991
Flugbetriebserlöse	4 374	4 363	4 393	4 302	4 256
Andere Betriebserlöse	2 635	2 086	2 010	1 912	1 688
Total Betriebserlöse	7 013	6 449	6 403	6 214	5 944
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	237	131	216	214	161
Jahresgewinn vor ausserordentlichem Ergebnis	200	6	75	92	67
Jahresergebnis inkl. Minderheitsaktionäre	(140)	30	63	104	67
Netto-Jahresergebnis	(147)	23	59	113	83
Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit	598	519	518	471	n. a.
Investitionen gemäss Anlagespiegel	1 327	598	527	792	620
Abschreibungen auf Sachanlagen	486	484	514	526	495
Bilanzsumme	10 010	9 408	9 250	9 066	8 913
Aktiven					
– Anlagevermögen	6 070	5 651	5 745	6 101	6 008
– Umlaufvermögen	3 940	3 757	3 505	2 965	2 905
Passiven					
– Eigenkapital	2 716	2 928	2 907	2 883	2 838
– Minderheitsaktionäre	197	197	272	308	325
– Rückstellungen	818	537	488	468	453
– langfristiges Fremdkapital	3 456	3 165	3 086	3 192	3 158
– kurzfristige Verbindlichkeiten	2 823	2 581	2 497	2 215	2 139
Personalbestand (in ganzen Positionen)	32 703	31 098	24 550	25 304	24 817
Aktienkennzahlen					
Anzahl dividendenberechtigte Titel:					
– Aktien	2 267 467	2 267 268	2 168 722	2 168 196	2 167 736
– Genussscheine	178 205	178 205	178 205	178 205	178 205
Eigenkapital je Aktie (in CHF)	1 173	1 265	1 297	1 286	1 266
Reinergebnis je Aktie (in CHF)	(64)	10	27	51	38
Eigenkapital-Rendite in %	(5,2)	0,8	2,1	4,1	3,0

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

Swissair AG

1. Allgemeines

Die Rechnungslegung der Swissair AG erfolgt in Übereinstimmung mit der schweizerischen Gesetzgebung. Es liegen ihr ursprüngliche Beschaffungswerte zugrunde. In der Jahresrechnung ist die weltweite Tätigkeit der Swissair AG 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.

2. Wechselkurse

Aufwendungen und Erlöse in Fremdwährungen werden zu den Durchschnittskursen des entsprechenden Monats in die Erfolgsrechnung übernommen.

Anlagen und Vorauszahlungen für Anlagen werden zum Tageskurs der Zahlung bzw. bei Terminkäufen zum Kontraktkurs in Schweizerfranken aktiviert.

Umlaufvermögen und kurzfristige Verbindlichkeiten werden zu Jahresendkursen bewertet. Reservierte Geldbestände für Flugzeugkäufe werden zu Tageskursen der Bereitstellung 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. Zinsen auf Vorauszahlungen für Flugzeuge werden aktiviert.

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. Zusätzliche Abschreibungen werden zur Verkürzung der Abschreibungsdauer verwendet.

Flugzeugtypen, die vor 1995 in Betrieb genommen wurden, werden in 12 Jahren linear bis zu einem Restwert von 10% abgeschrieben. Die ab 1995 in Betrieb genommenen Flugzeuge der A320-Familie werden auf 15 Jahre/10% Restwert abgeschrieben.

Erfolgsrechnung 1995

der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG

(in 1000 CHF)	Anhang	1995	1994
Flugbetriebserlöse	1	3 803 461	3 769 604
Andere Betriebserlöse	2	1 085 266	1 122 932
Betriebserlöse		4 888 727	4 892 536
Materialaufwand	3	(2 199 796)	(2 324 075)
Personalaufwand	4	(1 709 915)	(1 708 712)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(574 525)	(546 924)
Abschreibungen		(303 000)	(306 000)
Betriebsaufwand		(4 787 236)	(4 885 711)
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		101 491	6 825
Beteiligungserlöse	6	22 017	7 182
Finanzerlöse	7	177 005	148 546
Finanzaufwand		(151 916)	(165 566)
Wertberichtigungen auf Beteiligungen	8	0	(4 266)
Finanzergebnis		47 106	(14 104)
Ausserordentliche Erlöse	25	216 311	50 660
Ausserordentliche Aufwendungen	9	(350 000)	(27 000)
Ausserordentliches Ergebnis		(133 689)	23 660
Steuern	10	(10 816)	(13 181)
Jahresgewinn		4 100	3 200

Bilanz per 31. Dezember 1995

der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG
(vor Gewinnverteilung)

(in 1000 CHF)	Anhang	1995	1994
Aktiver:			
Immobilien		307 580	302 146
Flugzeugpark		1 449 757	1 324 739
Übrige Sachanlagen		132 730	142 644
Finanzanlagen		1 972 488	1 453 527
Anlagevermögen	11	3 862 561	3 223 056
Vorräte	12	43 275	68 685
Reservierte Aktien	13	14 192	14 261
Forderungen	14	655 298	665 320
Transitorische Aktiven	15	156 154	165 941
Verfügbare Mittel	16	2 208 101	2 171 352
Umlaufvermögen		3 117 021	3 085 559
Total Aktiver		6 979 586	6 308 615
Passiver:			
Aktienkapital		807 805	807 805
Allgemeine Reserven		621 996	621 996
Spezielle Reserven		160 000	160 000
Bilanzgewinn		14 917	10 817
Eigenkapital	17	1 604 718	1 600 618
Rückstellungen	18	471 034	379 353
Langfristiges Fremdkapital	19	2 278 301	1 877 471
Offene Transportdokumente		796 480	770 769
Kurzfristige Verbindlichkeiten	20	532 169	467 752
Transitorische Passiven	21	1 296 884	1 212 652
Fremdkapital		4 903 834	4 328 644
Total Passiver		6 979 586	6 308 615

Swissair AG

Erfolgsrechnung 1995

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit konnte von 7 Mio. auf 101 Mio. Franken gesteigert werden, was primär dem Mehrverkehr und den ergriffenen Massnahmen zuzuschreiben ist. Der neu festgelegte Abschreibungsgrundsatz für die A320-Familie ist lediglich mit 2 Mio. Franken daran beteiligt.

Die negativen Währungseinflüsse schmälerten die Betriebserlöse um 237 Mio. Franken. Der Aufwand wurde währungsbedingt um 203 Mio. Franken entlastet. Daraus resultiert per Saldo ein um 34 Mio. Franken tieferes Betriebsergebnis.

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

Währungen	Durchschnittskurse 1995	1994	Veränderung in %
USD	1.19	1.37	-13.1
DEM	82.65	84.36	-2.0
ITL	0.073	0.085	-14.1
GBP	1.88	2.10	-10.5
FRF	23.75	24.70	-3.8
JPY	1.27	1.34	-5.2

Anteile einzelner Währungsgruppen an den Erlösen bzw. Aufwendungen:

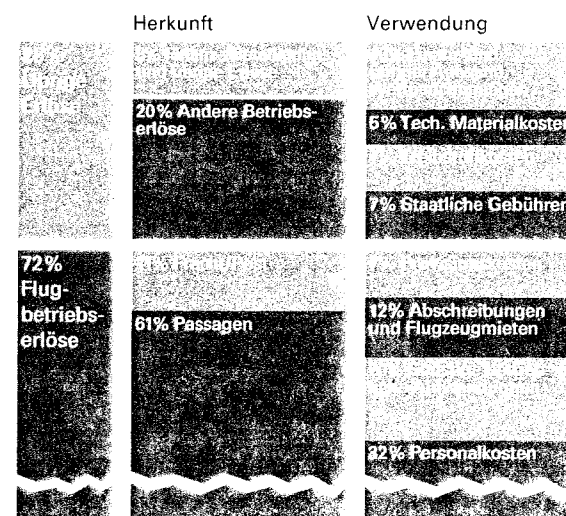
Währungen	Erlöse 1995	1994	Aufwendungen 1995	1994
CHF	43%	42%	63%	61%
USD und USD-abhängige	29%	30%	24%	27%
Übrige	28%	28%	13%	12%

(Mio. CHF)

1. Flugbetriebserlöse	1995	1994
Passagen	3 155	3 155
Fracht	559	559
Post	34	34
Charter- und Sonderverkehr	22	22

Bei der Zunahme des Charter- und Sonderverkehrs entfallen 17 Mio. Franken auf das ab November übernommene Langstreckengeschäft der Balair/CTA.

Der Ertragsfranken 1995



Swissair AG

Gebiete	Strecken- erlöse 1995		Veränderung gegenüber 1994		Verkehrs- veränderung %
	Mio. CHF	%	Mio. CHF	%	
Europa	1 585	42,1	- 26	- 1,6	- 1,0
Nordatlantik	798	21,2	- 34	- 4,1	+ 5,3
Südatlantik	91	2,4	- 3	- 3,3	- 1,3
Mittlerer Osten	212	5,7	- 5	- 2,3	+ 8,7
Ferner Osten	773	20,5	+ 77	+ 11,1	+ 20,5
Afrika	304	8,1	+ 6	+ 1,9	+ 3,4
Total Linienverkehr	3 763	100	+ 15	+ 0,4	+ 8,3

(Mio. CHF)

2. Andere Betriebserlöse	1995	1994
Übrige Transporterlöse	11	11
Technische Dritteleistungen	352	352
Abfertigungserlöse	274	274
Provisionserlöse	75	75
Vermietung Flugzeuge, Material, Besatzungen	66	66
Informatikerlöse	63	63
Catering, Tax Free-Shops, Bordverkauf	39	39
Liegenschaftserlöse	45	45
Schulung und Consulting	46	46
Buchgewinne aus Anlagenverkäufen	39	39
Andere Erlöse	113	113

Die Abnahme der technischen Dritteleistungserlöse ist vorwiegend auf geringere Unterhaltsarbeiten für Partnergesellschaften zurückzuführen.

Die Buchgewinne aus Anlagenverkäufen resultieren aus dem Verkauf von MD-81-Flugzeugen.

3. Materialaufwand	1995	1994
Treibstoffaufwand	382	382
Aufwand für bezogene Waren	561	561
- Technisches Material und Flugzeugunterhalt	376	376
- Passagieraufwand	184	184
- Materialaufwand Catering, Tax Free-Shops, Bordverkauf	1	1
Aufwand für bezogene Leistungen	1 381	1 381
- Bodenorganisations-Fremdaufwand	593	593
- Mietaufwand für Flugzeuge und Material	298	298
- Provisionsaufwand	387	387
- Andere bezogene Leistungen	103	103

Der Treibstoffverbrauch erhöhte sich um 5%, der Literpreis in Schweizerfranken sank hingegen gegenüber dem Vorjahr um 9%.

Der Mietaufwand für Flugzeuge stieg infolge 4 geleaster A321.

Der Rückgang im technischen Material und Flugzeugunterhalt ist eine Folge der Auflösung des Triebwerkvertrages mit SAS sowie wesentlich geringerem Aufwand für die MD-11-Triebwerke.

Swissair AG

(Mio. CHF)	1995	1994
4. Personalaufwand	1 710	1 709
Löhne und Gehälter	1 344	1 364
Sozialleistungen	366	345
Personalbestand 31. Dezember (Positionen)	1995	1994
Schweiz	13 213	13 251
Ausland	3 013	2 905
Total (exkl. Lehrlinge)	16 226	16 156
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen	574	547
Übriger Personalaufwand	53	54
Versicherungsaufwand	11	17
Liegenschafts- und Energieaufwand	143	150
Fernmeldeaufwand	31	34
Werbe- und Repräsentationsaufwand	103	93
Andere betriebliche Aufwendungen	223	199
6. Beteiligungserlöse	21	7
Tochtergesellschaften	20	5
Übrige Gesellschaften	1	2
Die Zunahme ist mehrheitlich auf die Dividendenausschüttung der SBAG zurückzuführen.		
7. Finanzerlöse	177	149
Zinserlöse Tochtergesellschaften	1	7
Übrige Zinserlöse	166	138
Übrige Finanzerlöse	10	4
8. Wertberichtigungen auf Beteiligungen	0	4
Im Gegensatz zum Vorjahr waren keine wesentlichen Wertberichtigungen notwendig.		
9. Ausserordentliche Aufwendungen		
Die ausserordentlichen Aufwendungen von 350 Mio. Franken beinhalten ausschliesslich Rückstellungen für beschlossene Restrukturierungsmassnahmen, einerseits im Rahmen des WIN-Programmes und der Konzernneustrukturierung, andererseits im Zusammenhang mit der Neuausrichtung der Balair/CTA.		
10. Steuern	11	13
Schweiz	8	10
Ausland	3	3

Swissair AG

Bilanz per 31. Dezember 1995

Bilanzstruktur	Veränderung zum Vorjahr %	Anteil an Bilanzsumme 1995 %	Anteil an Bilanzsumme 1994 %
Anlagevermögen	+ 20	55	51
Umlaufvermögen	+ 1	45	49
Eigenkapital	+ 0	23	25
Rückstellungen	+ 24	7	6
Langfristiges Fremdkapital	+ 21	33	30
Übriges Fremdkapital	+ 7	37	39
Bilanzsumme	+ 11		

Das Bilanzbild und die entsprechende Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist im wesentlichen geprägt durch die Beteiligung an der Sabena und deren teilweise währungskongruente langfristige Finanzierung.

11. Anlagevermögen

Anlagespiegel (Mio. CHF)	Stand 1.1.95	Zugänge	Abgänge	Stand 31.12.95
I. Immobilien				
Anschaffungswerte	906	39	4	941
Abschreibungen	604	33	4	633
Buchwerte	302	6	0	308
II. Flugzeugpark				
Anschaffungswerte	3 702	461	322	3 841
Abschreibungen	2 377	216	202	2 391
Buchwerte	1 325	245	120	1 450
III. Übrige Sachanlagen				
Anschaffungswerte	704	44	42	706
Abschreibungen	562	53	42	573
Buchwerte	142	(9)	0	133
IV. Finanzanlagen				
Anschaffungswerte	1 741	562	40	2 263
Abschreibungen	287	6	2	291
Buchwerte	1 454	556	38	1 972
Summe				
Anlagevermögen	7 053	1 106	408	7 751
Abschreibungen	3 830	308	250	3 888
Buchwerte	3 223	798	158	3 863

Die Vorauszahlungen von 346 Mio. Franken (Vorjahr 423 Mio. CHF) sind in den entsprechenden Anlagenpositionen enthalten.

Der Zuwachs beim Flugzeugpark ist einerseits auf die Anschaffung von 6 A320 und 2 A321 zurückzuführen und andererseits die Folge erhöhter Vorauszahlungen für die A320-Familie sowie einer weiteren MD-11.

Für die Reduktion im Anschaffungswert ist vor allem der Verkauf von 5 MD-81-Flugzeugen sowie 4 Triebwerken verantwortlich.

Der Buchwert des Flugzeugparkes ohne Vorauszahlungen beträgt 32% des Anschaffungswertes (Vorjahr 28%).

Swissair AG

(Mio. CHF)		1995	1994
Versicherungswerte:	Immobilien	1 137	1 110
	Flugzeugpark	2 609	2 628
	Übrige Sachanlagen	889	903
Anschaffungswerte der Finanzanlagen:		2 263	1 741
– Beteiligungen:	Tochtergesellschaften	1 106	980
	Assoziierte Gesellschaften	319	52
	Übrige Gesellschaften	627	626
– Darlehen:	Tochtergesellschaften	13	22
	Assoziierte Gesellschaften	16	18
	Übrige Gesellschaften	182	40
– Andere langfristige Forderungen:	Tochtergesellschaften	0	3

Die Zunahme bei den Beteiligungen in Tochtergesellschaften ist primär auf eine Aktienkapitalerhöhung der Crossair sowie auf die Erhöhung des Anteils an der Balair/CTA, diejenige bei den assoziierten Gesellschaften auf die Kapitalbeteiligung an der Sabena zurückzuführen.

Die Erhöhung der Darlehen steht ebenfalls im Zusammenhang mit dem Engagement bei der Sabena.

Die von der Swissair gehaltenen Beteiligungen sind auf Seite 16 «Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen» ersichtlich.

	1995	1994
12. Vorräte	43	69
Technisches Verbrauchsmaterial	2	6
Halbfabrikate und angefangene Arbeiten	37	59
Diverse Lagerbestände	4	4

	1995	1994
13. Reservierte Aktien	14	14
Für Personal	8	8
Frei verfügbar (GV-Beschluss vom 19.5.1994)	6	6

	1995	1994
14. Forderungen	695	665
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
– Tochtergesellschaften	47	59
– Assoziierten Gesellschaften	11	1
– Übrigen Gesellschaften	618	596
Übrige Forderungen gegenüber Dritten	72	67
Delkredere	(53)	(58)

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

	1995	1994
15. Transitorische Aktiven	156	166
Transitorische Aktiven gegenüber		
– Tochtergesellschaften	8	9
– Übrigen Gesellschaften	148	157

Swissair AG

(Mio. CHF)	1995	1994
16. Verfügbare Mittel	2 208	2 171
Wertpapiere	752	783
Bankguthaben, Kasse, Post	92	72
Geldanlagen mit Fälligkeiten unter einem Jahr	1 160	849
Geldanlagen mit Fälligkeiten über einem Jahr	204	467

Die Zunahme der Geldanlagen mit Fälligkeiten unter einem Jahr ist auf das momentan tiefe Zinsniveau zurückzuführen. Die Geldanlagen und Wertpapiere sind zu 80% in Schweizerfranken angelegt (Vorjahr 72%).

	1995	1994
17. Eigenkapital	1 605	1 601
Aktienkapital	808	808
Allgemeine Reserven	622	622
– aus Gewinn	146	145
– aus Gewinn, reserviert für eigene Aktien	14	15
– aus Agio	428	428
– aus Genussscheinen	34	34
Spezielle Reserven	160	160
Bilanzgewinn	15	11
– Gewinnvortrag	11	8
– Jahresgewinn	4	3

Die Aktien sind an den Börsen von Basel, Genf und Zürich kotiert.

Es besteht kein genehmigtes, jedoch ein bedingtes Kapital im Umfange von 91 Mio. Franken. Damit kann das Aktienkapital durch Ausgabe von höchstens 260 000 Namenaktien mit einem Nennwert von je 350 Franken über Optionsrechte zugunsten der Aktionäre erhöht werden. Bisher hat der Verwaltungsrat davon noch keinen Gebrauch gemacht.

Am Jahresende befanden sich 40 635 (Vorjahr 40 917) Aktien im Eigenbesitz. Tochtergesellschaften besaßen keine Aktien. Aus dem Eigenbesitz wurden 199 Aktien zum Nominalwert an Mitarbeitende abgegeben.

Grösste Privataktionärin 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 4,9 Mio. Franken.

	1995	1995	1994
	Anzahl	Mio. CHF	Mio. CHF
Dividendenberechtigtes Eigenkapital			
Aktien, nominal zu 350 CHF	2 308 015	808	808
– Reservierte Aktien	– 40 548	(14)	(14)
	2 267 467	794	794
Genussscheine, ohne Nennwert	981 932		
– Reserviert für Optionsanleihen	– 803 727		
	178 205		
Dividendenberechtigter Wert auf der rechnerischen Basis von 70 CHF je Genussschein, d. h. 1/5 einer Aktie		12	12
Total dividendenberechtigtes Eigenkapital		806	806

Swissair AG

(Mio. CHF)	1995	1994		
18. Rückstellungen	471	379		
Rückstellungen für Restrukturierungsaufwand	289	0		
Währungsrisiken	16	152		
Eigenversicherungen	74	71		
Steuerrückstellungen	10	10		
Übrige Rückstellungen	70	146		
19. Langfristiges Fremdkapital	2 271	1 877		
Zusammensetzung der ausstehenden Obligationenanleihen und Privatplazierungen				
3% CHF Privatplazierung 1988–1995	-	50		
6% CHF Privatplazierung 1989–1998	100	100		
4 1/2% CHF Privatplazierung 1987–1999	100	100		
3 1/4% CHF Optionsanleihe 1989–1999 ¹	100	100		
6% CHF Privatplazierung 1990–2000	100	100		
4 3/4% CHF Privatplazierung 1988–2000	100	100		
3% CHF Optionsanleihe 1987–2001 ^{1,2}	100	100		
6 1/4% CHF Obligationenanleihe 1994–2002	150	150		
5 1/8% CHF Obligationenanleihe 1989–2003	200	200		
5 1/2% CHF Obligationenanleihe 1993–2003	200	200		
6 1/4% CHF Obligationenanleihe 1995–2005	150	-		
CHF Obligationenanleihe 1980–2005 ^{3,4}	84	84		
CHF Obligationenanleihe 1980–2005 ^{3,4}	36	36		
4 3/4% CHF Obligationenanleihe 1988–2013 ⁵	150	150		
Darlehen von Tochtergesellschaften	-	17		
Übrige Schulden (mittlere Laufzeit 6.1 Jahre)	207	390		
¹ Optionsrechte verfallen	² vorzeitige Rückzahlung ab 1996 möglich	³ vorzeitige Rückzahlung ab 1997 möglich	⁴ variabler Zinssatz (zurzeit 5%)	⁵ ab Jahr 2000 variabler Zinssatz

Die Erhöhung der übrigen Schulden ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass das Aktivdarlehen (siehe Ziffer 11) im Zusammenhang mit der Sabena-Beteiligung in belgischen Francs finanziert wurde.

(Mio. CHF)	1995	1994
20. Kurzfristige Verbindlichkeiten	502	468
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
- Tochtergesellschaften	44	36
- Übrigen Gesellschaften	322	275
Personalvorsorgeeinrichtungen	16	16
Personaldepositenkasse	124	140
Diverse übrige Verbindlichkeiten gegenüber Dritten	-	1
Die Einlagen der Personaldepositenkasse werden zu marktkonformen Sätzen verzinst.		
21. Transitorische Passiven	297	1 213
Transitorische Passiven gegenüber		
- Tochtergesellschaften	11	21
- Übrigen Gesellschaften	1 281	1 192

Die Zunahme ist vorwiegend in höheren Mietabgrenzungen für Flugzeuge und Triebwerke sowie in zurückgestellten Beträgen im Zusammenhang mit den Restrukturierungsmassnahmen begründet.

Swissair AG

Weitere Angaben gemäss Art. 663b OR

(Mio. CHF)	1995	1994
22. Eventualverpflichtungen	82	123
Bürgschaftsverpflichtungen für Tochtergesellschaften	5	5
Garantieverpflichtungen für Tochtergesellschaften	1	31
Bürgschaftsverpflichtungen für Dritte	16	19
Garantieverpflichtungen für Dritte	55	68

Die Garantieverpflichtungen zugunsten Crossair reduzierten sich um 30 Mio. Franken.

23. Anlagen und Güter im Leasing

Ende Jahr (Vorjahr) waren folgende Flugzeuge und Triebwerke geleast:

2 (2) B747-357	0 (5) A310-221
6 (6) MD-11	1 (0) A310-325
11 (11) MD-81*	4 (0) A321
2 (0) MD-83	16 (0) Triebwerke für die A320-Familie

* davon 10 Sale-Leaseback

Die Anschaffungswerte betragen 1 965 1 932

Die noch ausstehenden finanziellen Verpflichtungen betragen 1 500 1 310

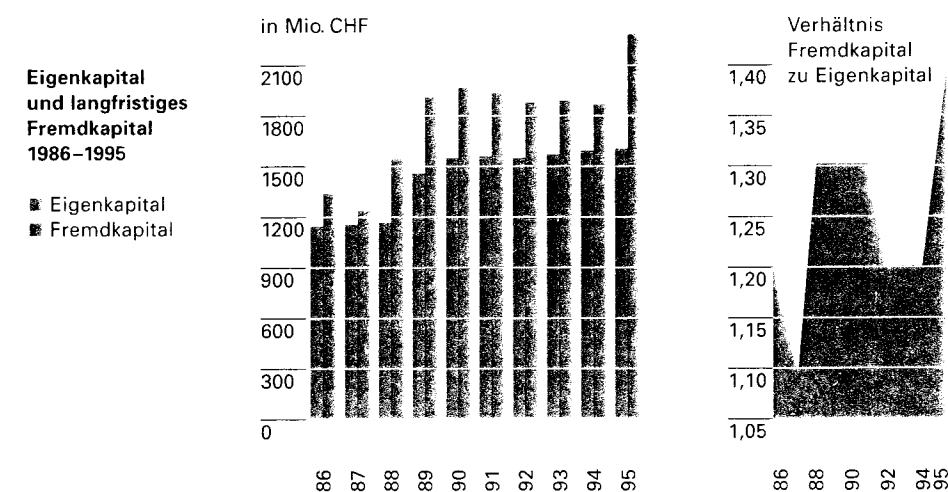
Der innerhalb eines Jahres fällig werdende Anteil beläuft sich auf 166 Mio. Franken.

24. Verpfändete Aktiven

Eine A320 und eine A321 wurden zur Sicherstellung der Verpflichtungen im Zusammenhang mit den geleasten Triebwerken verpfändet.

25. Nettoauflösung von stillen Reserven

Im Zusammenhang mit der Bildung von Rückstellungen für Restrukturierungsmassnahmen wurden stille Reserven im Ausmass von 200 Mio. Franken erfolgswirksam aufgelöst.



Swissair AG

Zum Geschäftsjahr 1995 beantragt der Verwaltungsrat der ordentlichen Generalversammlung vom 23. Mai 1996:

1. den vorliegenden Jahresbericht sowie die Jahresrechnung per 31. Dezember 1995 zu genehmigen;
2. den Mitgliedern des Verwaltungsrates und der Revisionsstelle Entlastung zu erteilen;
3. den Bilanzgewinn aus:

	CHF
– Jahresgewinn 1995	4 100 000
– Gewinnvortrag vom 1. Januar 1995	10 816 704
Total	14 916 704

auf neue Rechnung vorzutragen.

Bericht der Revisionsstelle

An die
Generalversammlung der Swissair
Schweizerische Luftverkehr
Aktiengesellschaft, Zürich

Als Revisionsstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die Buchführung und die vom Verwaltungsrat vorgelegte Jahresrechnung, bestehend aus Erfolgsrechnung, Bilanz und Anhang, für das am 31. Dezember 1995 abgeschlossene Geschäftsjahr im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft. Unsere Prüfung erfolgte nach anerkannten Grundsätzen des Berufsstandes. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Aufgrund unserer Prüfung stellen wir fest, dass die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes Gesetz und Statuten entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Zürich, 4. April 1996

Schweizerische Treuhandgesellschaft –
Coopers & Lybrand AG

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

L. Marbacher
Dipl. Bücherexperte
Leitender Revisor

der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG, weltweit

(Mio. CHF)	1995	1994
Unternehmungsleistung	5 304	5 098
– Vorleistungen	3 146	2 947
– Abschreibungen	303	306
Nettowertschöpfung	1 853	1 845
in % der Unternehmungsleistung	35	36
CHF je Mitarbeiter	114 199	114 200
Verteilung der Wertschöpfung		
(in %)	1995*	1994
an Personal	91,6	92,0
an Staat	1,9	2,5
an Kreditgeber	6,3	5,3
an Kapitalgeber	0,0	0,0
verbleibt in der Unternehmung	0,2	0,2

* nach beantragter Verwendung des Bilanzgewinnes

Vergleichszahlen der letzten zehn Jahre

Swissair AG

		1995	1994	1993	1992	1991	1990	1989	1988	1987	1986
Verkehrsleistungen											
Flugstunden		234 778	225 879	219 629	207 549	194 996	197 048	188 124	173 835	155 211	150 576
Angebote tkm	in Mio.	5 141.1	4 739.5	4 564.2	4 356.7	3 909.9	3 845.2	3 751.6	3 621.4	3 381.7	3 240.5
Ausgelastete tkm	in Mio.	3 552.7	3 261.4	2 960.6	2 683.7	2 459.5	2 526.1	2 474.6	2 303.6	2 152.6	2 010.0
Ausgelastete Passagier-tkm	in Mio.	1 991.1	1 802.0	1 670.9	1 572.8	1 468.4	1 548.2	1 535.4	1 439.8	1 367.9	1 286.8
Ausgelastete Fracht-tkm	in Mio.	1 508.5	1 408.3	1 242.7	1 063.4	944.6	927.4	887.9	813.9	733.8	674.2
Ausgelastete Post-tkm	in Mio.	52.7	51.1	47.0	47.5	46.5	50.5	51.3	49.9	51.0	49.0
Auslastungsgrad des regelmässigen Linienverkehrs	in %	69.4	68.9	64.9	61.7	63.0	65.8	66.2	63.9	63.9	62.2
Nutzschwelle ¹	in %	73.4	74.0	69.6	65.7	64.9	69.2	65.2	63.7	63.4	63.6
Flugbetriebskosten je angebotene tkm	CHF	0.78	0.85	0.90	0.92	1.01	1.00	0.96	0.88	0.90	0.97
Sitzplatzbelegung	in %	64.4	63.4	61.5	60.3	61.6	65.1	65.3	63.6	63.7	62.2
Personalbestand Ende Jahr ohne Lehrlinge											
		16 226	16 156	16 588	19 025	19 302	19 883	19 296	18 584	17 908	17 657
Erfolgsrechnung² Mio. CHF											
Verkehrserlöse		3 803.5	3 769.6	3 858.4	3 921.6	3 963.0	3 798.8	3 774.2	3 294.3	3 153.9	3 185.3
Diverse Erlöse		1 500.6	1 329.3	1 504.2	1 533.1	1 349.3	1 251.0	1 062.9	990.1	849.6	845.6
Gesamterlöse		5 304.1	5 098.9	5 362.6	5 454.7	5 312.3	5 049.8	4 837.1	4 284.4	4 003.5	4 030.9
Gesamtaufwand (ohne Abschreibungen)		4 997.0	4 789.7	4 990.9	5 042.9	4 897.7	4 710.5	4 374.4	3 866.3	3 628.4	3 690.4
Bruttoergebnis		307.1	309.2	371.7	411.8	414.6	339.3	462.7	418.1	375.1	340.5
Abschreibungen	ordentliche	303.0	306.0	365.0	391.0	367.0	335.0	323.0	302.0	273.0	276.0
	zusätzliche	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	45.0	40.0	30.0	0.0
Jahresgewinn		4.1	3.2	6.7	20.8	47.6	4.3	94.7	76.1	72.1	64.5
Bilanz per 31. Dezember Mio. CHF (nach Gewinnverteilung)											
Bilanzsumme		6 979.6	6 308.6	6 304.4	6 066.2	6 151.0	6 062.5	5 908.1	4 869.3	4 399.0	4 461.3
Aktiven											
- Anlagevermögen		3 862.6	3 223.0	3 317.7	3 569.7	3 432.8	3 485.1	3 113.0	2 613.7	2 211.8	2 208.3
- Umlaufvermögen		3 117.0	3 085.6	2 986.7	2 496.5	2 718.2	2 577.4	2 795.1	2 255.6	2 187.2	2 253.0
Passiven											
- Aktienkapital		807.8	807.8	807.8	807.8	807.8	807.8	709.2	615.4	615.4	615.4
- Reserven		782.0 ³	782.0	756.2	756.2	756.2	750.8	737.0	527.0	509.0	492.0
- Fremdkapital		4 903.9 ³	4 328.6	4 358.4	4 135.5	4 219.0	4 198.9	4 140.9	3 416.0	2 986.3	3 090.9
- Rückstellungen		471.0	379.4	374.4	364.8	319.7	298.6	314.9	305.2	282.7	258.0
- Gewinnvortrag		14.9 ³	10.8	7.6	1.9	4.2	6.4	6.1	5.7	5.6	5.0
Dividende je Aktie	CHF	0.00 ³	0.00	0.00	10.00	20.00	0.00	40.00	38.00	36.00	33.00

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.

