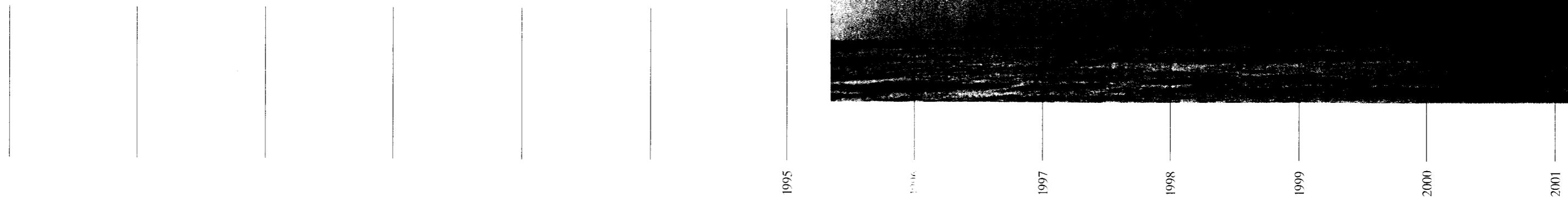


Geschäftsbericht 1996



Dieser Geschäftsbericht ist auch in
Französisch und Englisch erhältlich.

Massgebend ist die
deutsche Fassung.

Geschäftsbericht
1996



Der Wandel wird sichtbar

Die Swissair hat sich von einer reinen
Fluggesellschaft zu einer Unternehmens-
gruppe entwickelt, die nebst dem eigent-
lichen Flugbetrieb auch airlineverwandte
Tätigkeiten ausübt.

Der neue Auftritt mit der Dachbezeich-
nung SAirGroup soll diese Leistungsviel-
falt verdeutlichen, wobei aber die Swiss-
air als Fluggesellschaft mit der weltweit
bekannten Kernmarke und dem vertrau-
ten Logo bestehen bleibt.
Die vorgesehene Holding-Struktur ist
auf Seite 27 aufgeführt.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist
die allgemeine Berichterstattung bereits
auf die neue Struktur ausgerichtet, was
u.a. die Vorjahresvergleiche der einzelnen
Konzernbereiche tangiert.

	Wichtigste Kennzahlen	3
SAirGroup	Aktionärsadresse	4
	Chronik 1996	7
	Konzernergebnis	8
	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	9
	Umweltpolitik	10
Konzernbereiche		
SAirLines	SAirLines	12
	Swissair	13
	Crossair	15
	Balair/CTA	15
	Partnerschaften und Kooperationen	16
SAirServices	Swissport	17
	SR Technics	17
	Atraxis	18
	Avireal	19
	SAirServices Invest	19
SAirLogistics	Swisscargo	20
	Cargologic	21
	Logistics Invest	21
SAirRelations	Swissôtel	23
	Gate Gourmet	24
	Rail Gourmet	24
	Restorama	24
	Nuance	25
	Verwaltungsrat	26
	Konzernleitung und Geschäftsführer	27
	Zusammensetzung des Aktienkapitals	28
	Destinationen, Standorte und Flotte	Umschlag
	Konzernrechnung und Jahresrechnung der Swissair AG	Beilage

Crossair, Balair/CTA und SAirRelations (SBAG) erstellen eigene Geschäftsberichte

SAirGroup	1996	1995*	Veränderung
	in Mio. CHF	in Mio. CHF	in Prozent
Betriebserlöse	8 212	7 028	+ 16,8
Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen)	7 895	6 781	+ 16,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	344	247	+ 39,3
Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit	873	n.a.	
Reinergebnis	(497)	(161)	
Bilanzsumme	11 817	11 024	+ 7,2
Eigenkapital (inkl. Jahresergebnis)	2 109	2 510	- 16,0
Eigenkapital je Aktie (CHF)	930	1 107	- 16,0
Investitionen (inkl. Anzahlungen)	1 652	1 327	+ 24,5
	per 31.12.	per 31.12.	
Personalbestand (Positionen ohne Lehrlinge)	36 050	32 703	
Verkehrsflugzeuge	124	117	
Cateringbetriebe	81	85	
Nuance-Verkaufsstellen	254	58	
Hotels	16	16	
Flugstunden	341 235	323 294	+ 5,5
Angebote Tonnenkilometer (in 1000)	6 192 352	5 715 679	+ 8,3
Ausgelastete Tonnenkilometer (in 1000)	4 181 604	3 909 784	+ 7,4
Streckenpassagiere	11 359 432	10 714 432	+ 6,0
Strecken-Fracht und -Post (in Tonnen)	315 002	310 161	+ 1,6

Swissair AG	1996	1995	Veränderung
	in Mio. CHF	in Mio. CHF	in Prozent

Betriebserlöse	5 143	4 902	+ 4,9
Betriebsaufwand (inkl. Abschreibungen)	5 029	4 774	+ 5,3
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	114	128	- 11,0
Reinergebnis	2	4	
Bilanzsumme	8 552	7 879	+ 8,5

* gemäss IAS-Restatement

n.a.= nicht verfügbar

SAirGroup

Sehr geehrte Damen und Herren

1996 war ein Jahr der Neuausrichtung und des Umbruchs, geprägt von weitreichenden organisatorischen und strukturellen Entscheidungen sowie teilweise einschneidenden Massnahmen, aber auch von äusseren Faktoren.

1996 – ein Übergangsjahr

Im vergangenen Frühjahr wurden ehrgeizige Ziele gesetzt: die Rendite des investierten Kapitals von rund fünf Prozent im Berichtsjahr soll mittelfristig wesentlich gesteigert werden.

Aus diesem Grund sind alle Tätigkeitsbereiche systematisch analysiert und konzernweit ein mehrteiliges Restrukturierungsprogramm lanciert worden mit der Vorgabe, das Betriebsergebnis in den nächsten Jahren nachhaltig zu verbessern. Die Neuausrichtung umfasst:

- Bereichsspezifische Wachstumsstrategien
- Produktinnovationen in allen Kundenbereichen
- Den Aufbau eines Netzwerk-Managements im Airline-Bereich
- Die Überarbeitung des Flugplankonzeptes
- Personalrestrukturierungen und Lohnkürzungen
- Eine Internationalisierung der Kosten sowie
- Ein Reengineering des Bereichs Supply Management (Beschaffungswesen).

Diese zur Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit unumgänglichen Massnahmen haben auch einen tiefgreifenden Wandel in der Unternehmenskultur zur Folge, was viele Angestellte und die Sozialpartnerschaft verunsichert und belastet. Dennoch haben sich unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf allen Stufen den neuen Anforderungen gestellt und insgesamt gute, mehrfach mit Auszeichnungen bedachte Leistungen erbracht.

Finanziell vermag das Geschäftsjahr das breite Spektrum von internen Fortschritten und Aktivitäten noch nicht zu spiegeln. Immerhin konnte eine wesentliche Steigerung sowohl der Betriebserlöse und des Betriebsergebnisses als auch des Cash Flow erzielt werden. Die vollständige Wertberichtigung der Sabena-Beteiligung sowie Rückstellungen für künftige strukturelle Anpassungen haben jedoch zu einem hohen Konzernverlust geführt.

SAirGroup – mehr als Fliegen

Als Vorstufe zu einer Holdingstruktur mit gesellschaftsrechtlich verselbständigten Einheiten erfolgte im Frühjahr 1996 die führungsmässige Aufteilung des Unternehmens in vier Tätigkeitsbereiche. Die ausschlaggebenden Pluspunkte der neuen Struktur sind die geschäftsspezifische Zuordnung der unternehmerischen Gesamtverantwortung, Transparenz in qualitativer und quantitativer Hinsicht, flexibler Handlungsspielraum und eine optimale Nutzung der Synergiepotentiale. Die Aktivitäten im Fluggeschäft sind im Bereich SAirLines zusammengefasst. Flugzeugunterhalt, Flugabfertigung, die Informatik und Immobilienbewirtschaftung sind Teile der neu geschaffenen SAirServices. Der Bereich SAirLogistics ist zuständig für den Frachtverkauf, das Frachthandling sowie die Lagerbewirtschaftung und bietet unseren Kunden globale Logistikkösungen an. SAirRelations konzentriert sich nach der Integration von Jacky Maeder AG und SBAG Invest in die Bereiche SAirLogistics beziehungsweise SAirServices ausschliesslich auf Gastronomie, Hotellerie und Trading.

Konzernbereiche nutzen unternehmerische Freiräume

Die im Juni 1996 von der amerikanischen Behörde gewährte Antitrust-Immunität ermöglicht eine intensivere Nutzung des mit den USA abgeschlossenen Open Sky-Abkommens. Seither werden alle diesbezüglichen Swissair-Verbindungen in Partnerschaft mit Delta Air Lines und seit Februar 1997 im Rahmen der «Atlantic Excellence» unter Einbezug von Sabena und Austrian Airlines betrieben. Als Teil einer gezielten, mit entsprechenden Flottenentscheidungen untermauerten Wachstumsstrategie ist ein neues Flugplankonzept erarbeitet und im Herbst umgesetzt worden. Es umfasst den Aufbau einer Vormittagsspitze (sog. 4. Welle) sowie die Konzentration der Langstreckenflüge in Zürich.



AirGroup

Als Folge der fortschreitenden Liberalisierung des Luftverkehrs und andauernder Subventionierung europäischer Konkurrenten ist der Konzernbereich SAirLines mit massiven Preiseinbrüchen konfrontiert. Zudem haben dessen Fluggesellschaften Swissair und Crossair wegen der noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU keinen freien Zugang zum europäischen Markt.

Im Konzernbereich SAirServices bewältigte SR Technics ein grosses Wachstum an Drittaufträgen. Die neu als Swissport firmierenden Bodendienste verwirklichten erste Schritte zur Ausweitung ihrer Tätigkeiten ins Ausland. Das Informatikunternehmen Atraxis übernahm eine Mehrheitsbeteiligung an der dänischen Speditionsinformatik-Firma PlusData Gruppe. SAirLogistics vermarktet die gesamte Frachtkapazität der SAirGroup-Flotte und seit Januar 1997 auch jene von Sabena und deren Tochtergesellschaft Sobelair. Im weiteren bietet sie ihren Kunden umfassende Speditionslösungen an und entwickelt integrierte Dienstleistungen für Fluggesellschaften in den Bereichen Bordservice und Catering, wofür mit einem deutschen Partner eine spezialisierte Firma gegründet wurde.

Die grösste Expansion realisierte der Konzernbereich SAirRelations, woran Gate Gourmet, Restorama und Swissôtel sowie insbesondere Nuance mit der Übernahme der Duty Free-Aktivitäten des britischen Konzerns Allders beteiligt waren.



H. Goetz

Dr. Hannes Goetz
Präsident des
Verwaltungsrates

Ende 1996 ist das Präsidium der Konzernleitung von Otto Loepfe an Philippe Bruggisser übergegangen. Otto Loepfe stand in seiner 28-jährigen Swissair-Karriere seit Mitte 1988 an der Spitze des Konzerns und führte das Unternehmen durch eine der bisher schwierigsten Phasen. In dieser Zeit hat Otto Loepfe

an den Vorbereitungen der für die langfristige Unternehmenssicherung notwendigen Weichenstellungen mitgewirkt, insbesondere am gezielten Aufbau von Partnerschaften mit anderen Fluggesellschaften, am Ausbau der früheren SBAG zur erfolgreichen Cateringgruppe sowie an den organisatorischen Massnahmen zur

Aufbruch in die Zukunft

Als Abschluss der grundlegenden Neuorganisation erhält die Unternehmensgruppe die gesellschaftsrechtliche Klammer einer Dachholding. Die notwendigen Änderungen der Statuten werden wir Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, an der Generalversammlung 1997 unterbreiten. Die eingeleiteten Strategien und Massnahmen bilden die Basis für eine Verstärkung der Leistungskraft der SAirGroup. Damit sollen deutlich verbesserte Jahresresultate erzielt werden, welche eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals sowie eine Erfolgsbeteiligung unseres Personals ermöglichen. Abschliessend danken wir unseren weltweiten Kunden für ihre Treue sowie unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren grossen Einsatz.

Zürich, 4. April 1997



Bruggisser

Philippe Bruggisser
Präsident der
Konzernleitung

Konzernbildung. Für seine grossen Verdienste und sein unermüdliches Engagement danken wir ihm auch an dieser Stelle herzlich. Die reiche Erfahrung von Otto Loepfe bleibt der SAirGroup aufgrund seiner Mitgliedschaft im Verwaltungsrat erhalten.



4. Januar: Aufnahme der Transwede/Swissair-Gemeinschaftsverbindungen mit Lulea, Sundsvall und Umea
31. Januar: Crossair verkauft Beteiligung an der schottischen Business Air
1. März: Aufnahme der Swissair-Abendflüge nach Newark (USA)
27. März: Swissair Information Systems werden rechtlich selbständig und firmieren neu mit Atraxis
31. März: Beginn der Swissair/Sabena-Gemeinschaftskurse Genf/Zürich-Brüssel
3. April: Bestellung von einer MD-11, zwei A320 sowie drei A319 und Beschluss zur Neuordnung des Langstreckenflughetriebes
30. April: Übernahme der ersten A319, womit Swissair als weltweit erste Fluggesellschaft alle drei Typen der A320-Familie betreibt
1. Mai: Gate Gourmet erwirbt Catering-Betrieb in Bangkok
10. Mai: BalairCTA-Generalversammlung genehmigt Änderung des Gesellschaftszweckes
11. Mai: Aufnahme der Crossair-Flüge nach Köln/Bonn
15. Mai: Alle Swissair-Europakurse verkehren seither als Nichtraucherflüge
23. Mai: Swissair-Generalversammlung mit 3120 Aktionären genehmigt alle Anträge mit grossen Mehrheiten
17. Juni: US-Behörden erteilen Swissair, Delta, Austrian und Sabena die Anti-Trust-Immunität für Gemeinschaftsdienste
21. Juni: Aufnahme der Air Canada/Swissair-Gemeinschaftskurse nach Calgary und Vancouver
8. Juli: Nuance erwirbt Duty free-Geschäft des britischen Warenhauskonzerns Allders
1. August: Restorama übernimmt die Stadtküche Leipzig



5. August: Atraxis erwirbt Mehrheitsbeteiligung an dänischer PlusData
28. August: Cargo/Logistics gründen mit deutschem Partner eine Catering-Logistikfirma
17. September: Letzter kommerzieller Flug einer Swissair-Fokker 100. Insgesamt absolvierte die Fokker 100-Flotte seit Inbetriebnahme 1988 rund 135 000 Flüge unfallfrei.
1. Oktober: Rail Gourmet erhält Gastronomiezuschlag auf IC-Zügen der dänischen Staatsbahnen
27. Oktober: Einführung einer 4. Verkehrsspitze und Konzentration der Langstreckenflüge in Zürich; Eröffnung der PendulAir-Verbindung zwischen Genf und Zürich; Einführung der Business Class in den Crossair-Jetflugzeugen
16. Dezember: Swisscargo und Sabena unterzeichnen Vertrag zur Verschmelzung der Frachtkapazitäten beider Partner unter alleiniger Vermarktungsverantwortung von Swisscargo
18. Dezember: Bestellung von 9 A330-200-Flugzeugen als Ersatz für die A310; Ankündigung der neuen Corporate Identity (SAirGroup)
Vor 50 Jahren: Volksabstimmung im Kanton Zürich für den Bau des Flughafens Zürich-Kloten; Übernahme des ersten Swissair-Langstreckenflugzeuges, der DC-4 HB-ILA
Vor 40 Jahren: Bestellung der ersten Swissair-Jetflugzeuge (2 DC-8-32)
Vor 25 Jahren: Dr. Walter Berchtold übergibt Direktionspräsidium an Armin Baltensweiler; Übernahme der ersten Swissair-Boeing 747, der HB-IGA
Vor 10 Jahren: Unterzeichnung eines unbefristeten Zusammenarbeitsvertrages zwischen Swissair und Crossair

Auszeichnungen 1996

Swissair:
...als weltweit beste Fluggesellschaft durch das deutsche Magazin «Holiday»
...durch das britische Magazin «Executive Travel» mit dem «Airline of the Year 1996 Award»
...als beste Fluggesellschaft Europas durch das britische Institut «Total Research»
...als beste Fluggesellschaft durch das deutsche Magazin «America»
...als beste Fluggesellschaft Europas durch das deutsche Wirtschaftsmagazin «Capital»

Crossair:
...«Best Regional Carrier Award» durch das britische Magazin «Executive Travel»
...als beste Regionalfluggesellschaft Europas durch das britische Institut «Total Research»
...als «Regionalfluggesellschaft des Jahres» durch die Europäische Vereinigung der Regionalfluggesellschaften

Qualiflyer:
...als bestes Vielfliegerprogramm durch das spezialisierte US-Magazin «Inside Flyer International»

Atraxis:
...mit dem «Golden Award» für die beste Werbung für IS-Lösungen durch die amerikanische Zeitschrift «Air Transport World»

Swissôtel Atlanta:
...als «Employer of the Year» für «outstanding support of young people with disabilities»

Gate Gourmet:
...als «best airline catering company» durch American Airlines
...mit dem «Stars in the Sky» award durch British Airways

Die konsolidierte Konzernrechnung der SAirGroup wurde 1996 zum ersten Mal nach den Richtlinien der International Accounting Standards (IAS) erstellt. Zwecks Vergleichbarkeit erfolgte ein Restatement der Vorjahreszahlen 1995, das ebenfalls geprüft wurde.

Die Betriebserlöse erhöhten sich durch Wachstum und Akquisitionen um 1.2 Milliarden auf 8.2 Milliarden Franken. Das Betriebsergebnis wurde um knapp 100 Mio. auf 344 Mio. Franken gesteigert. Diese Verbesserung basiert hauptsächlich auf der erfolgreichen konzernweiten Umsetzung von produktivitätssteigernden Massnahmen sowie auf zusätzlichen Akquisitionen im Konzernbereich SAirRelations.

Die Konzernrechnung 1996 wurde durch ausserordentliche Positionen stark belastet. Die Hauptelemente sind die vollständige Wertberichtigung der 49.5%igen Sabena-Beteiligung und die Bildung von Rückstellungen für strukturelle Bereinigungen sowie für besondere Bedürfnisse aus der seit 1. April 1997 geltenden Liberalisierung.

Das Finanzergebnis (CHF -85 Mio.) fiel wegen reduzierter Finanzerlöse und Wertberichtigungen auf weiteren Beteiligungen ungünstiger aus als im Vorjahr.

Das Reinergebnis weist in der Folge einen Verlust von 497 Mio. Franken (Vorjahr CHF -161 Mio.) auf. Durch die Abschwächung des Schweizer Frankens ab Mitte 1996 wirkten sich die Währungsveränderungen per saldo nur unbedeutend auf das Jahresergebnis aus.

Der betriebliche Cash Flow konnte im Berichtsjahr auf 873 Mio. Franken gesteigert werden, die Bilanzsumme nahm um knapp 800 Mio. Franken zu, das Eigenkapital infolge der getätigten Rückstellungen auf 2.1 Milliarden Franken ab.

Detaillierte finanzielle Berichterstattung: siehe Beilage «Konzernrechnung und Jahresrechnung der Swissair AG 1996».

Weitere Berichte zu den einzelnen Konzernbereichen sind auf den Seiten 12-25 sowie in den separaten Geschäftsberichten von Crossair, Balair/CTA und SAirRelations enthalten.

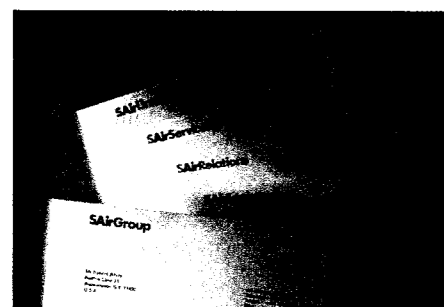
Die fortgesetzte Verwirklichung der im Rahmen der strategischen Neuordnung der SAirGroup beschlossenen Massnahmen konfrontierte die Belegschaften unserer Konzerngesellschaften über das qualitativ anspruchsvolle Tagesgeschäft hinaus mit zusätzlichen Herausforderungen, welche mit grossem Einsatz bewältigt wurden. Dafür verdienen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter besondere Anerkennung und speziellen Dank.

Die verbreitete Verunsicherung über die berufliche Zukunft und Identifikationsprobleme im sich rasch wandelnden unternehmerischen Umfeld haben das Arbeitsklima belastet. Die Abkehr von den stabilen Verhältnissen der Vergangenheit sowie das Akzeptieren der neuen Dynamik und der notwendigen beruflichen Flexibilität bereiten allgemein Mühe.

Der harte internationale Wettbewerb erforderte eine Überarbeitung aller Gesamtarbeitsverträge, was Gegenstand von langwierigen Verhandlungen mit den Sozialpartnern war. Die Bodenverbände, Aeropers (Vereinigung des Swissair-Cockpitpersonals), Kapers (Vereinigung des Swissair-Kabinenpersonals) sowie Kader und Mitarbeiter haben mit Lohnkonzessionen und zusätzlichen Leistungen zur Schaffung der Konkurrenzfähigkeit beigetragen. Gleichzeitig wurden neue Erfolgs- und Gewinnbeteiligungsmodelle eingeführt, womit die Angestellten aller Konzerngesellschaften am künftigen Unternehmenserfolg partizipieren.

Die SAirGroup beschäftigte 1996 insgesamt über 43000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wovon dank flexiblen Arbeitszeitregelungen zahlreiche in Teilzeitstellen tätig waren. Umgerechnet in Vollzeitstellen erhöhte sich der konzernweite Bestand von 32703 auf 36050 Positionen. Der Zuwachs resultierte ausschliesslich aus den Akquisitionen des Konzernbereichs SAirRelations. In den übrigen Konzernbereichen konnte der Personalbestand trotz markanter Produktionssteigerungen gesenkt werden. Von Mitte 1996 bis Ende 1997 werden rund 1200 Mitarbeitende im Rahmen eines grosszügigen Sozialplans frühzeitig pensioniert oder mit finanziellen Abfindungen das Unternehmen verlassen müssen. Zur Entschärfung von Härtefällen sind weitere Massnahmen getroffen worden.

Die Gesellschaften der SAirGroup bilden in der Schweiz seit Jahren rund 500 Lehrlinge aus. 1996 sind angesichts der zunehmenden Jugendarbeitslosigkeit zusätzliche Ausbildungsplätze geschaffen worden.



	1996	1995
SAirLines	4361	n.a.
SAirServices	1841	n.a.
SAirLogistics	1043	n.a.
SAirRelations	2623	n.a.
Holding	14	n.a.
- Konsolidierungsabzug	(1670)	n.a.
Total	8211	7028

n.a. = nicht verfügbar

Personalbestand (ganze Positionen) Ende 1996

	SAirLines	SAirServices	SAirLogistics	SAirRelations	Corporate
Total	10202*	6527	1942	17260	125
Schweiz	7181	6336	1104	2847	125
Ausland	3021	189	838	14413	-
Frauen	5103	1152	348	10590	42
Männer	5099	5365	1594	6670	83

* davon Cockpit 1764, Kabine 3577

Konzern-Grundsätze

Die bisherigen Grundsätze aus dem Jahr 1994 waren primär auf die Fluggesellschaft ausgerichtet. Mit der Reorganisation des Konzerns wurde auch die Umweltpolitik entsprechend überarbeitet. Die neuen Rahmenbestimmungen sind für alle Unternehmen des Konzerns verbindlich. Damit bilden ein effizienter Umweltschutz und ein bewusster Umgang mit natürlichen Ressourcen einen integralen Bestandteil der Konzernpolitik.

Umweltschutz ist Linienaufgabe

Auf Konzernebene wird die Umweltverantwortung von einem Mitglied der Konzernleitung wahrgenommen, das durch die zentrale Fachstelle Umweltmanagement sowie geschäftsfeldübergreifende Spezialisten für Flugbetriebsemissionen, Energie, Abfall und Catering unterstützt wird. Die umweltpolitischen Aufgaben werden von den einzelnen Konzerngesellschaften direkt wahrgenommen. Die Führungsverantwortlichen legen eine geschäftsfeldspezifische Umweltpolitik fest. In den Bereichen SAirLines und SAirServices hat die Überprüfung des Umweltmanagements im Berichtsjahr stattgefunden.

Dritter Umweltbericht

1996 ist der dritte Öko-Audit durchgeführt worden. Neben der traditionellen Ökobilanz bildet erstmals das Umweltmanagement Teil der Überprüfung und Berichterstattung. Der Umweltbericht 96 kann bei der Konzernstelle Kommunikation der SAirGroup bezogen werden.



Grundsätze

Wir verpflichten uns zur Einhaltung der relevanten Gesetze und Verordnungen. Darüber hinaus streben wir im Rahmen der wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten eine kontinuierliche Verbesserung der ökologischen Effizienz und Schonung der natürlichen Ressourcen an. Mit der Unterzeichnung der Charta für eine langfristig tragfähige Entwicklung der Internationalen Handelskammer (ICC) bekennt sich die SAirGroup zu den darin enthaltenen Grundsätzen des Umweltmanagements.

Der Konzern und seine Unternehmen geben sich periodisch Rechenschaft über den ökologischen Stand ihrer Organisation und Tätigkeiten.

Durch eine offene und transparente Kommunikation schaffen wir die Grundlage für Glaubwürdigkeit und Vertrauen bei unseren Kunden, Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit.

Ziele

Minimierung von Umwelt-, Sicherheits- und Haftungsrisiken im Zusammenhang mit umweltrelevanten, betrieblichen Tätigkeiten.

Integriertes Umweltmanagement als fester Bestandteil der Unternehmensstrategien und Führungskultur. Relevante Umwelt-, Gesundheits- und Sicherheitsaspekte sollen in allen Managementprozessen und Entscheidungsfindungen angemessen integriert und berücksichtigt werden.

Verbesserung der Markt- und Wettbewerbsposition durch eine umweltbewusste Wahrnehmung bei wichtigen Anspruchs- und Zielgruppen.

Prioritäre Identifikation und Umsetzung von kostenwirksamen und wertsteigernden ökologischen Verbesserungen.



SAirLines

Im neuen Konzernbereich SAirLines sind alle Flugaktivitäten mit den Marken Swissair, Crossair und Balair/CTA sowie die Kooperation mit den Partnergesellschaften zusammengefasst. Gemeinsame Qualitätsmaxime ist und bleibt die Gewährleistung optimaler Preis/Leistungsverhältnisse in allen Kundensegmenten.

Als Folge der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung in weiten Teilen Europas konnte der beträchtliche Kapazitätsaufbau noch nicht vollumfänglich ausgelastet werden. Demgegenüber verzeichnete der Interkontinentalverkehr insgesamt eine erfreuliche Nachfragerhöhung. Aufgrund des beschleunigten Preiserfalls, von Veränderungen in der Verkehrszusammensetzung sowie der stark gestiegenen Treibstoffpreise erlitt der Flugbetrieb einen hohen Verlust.

Aus verkehrsrechtlicher Sicht konnte der geplante Produktionsaufbau in *Europa* mit Ausnahme von Italien, Bulgarien, Griechenland und Jugoslawien weitgehend verwirklicht werden. Nach wie vor ausstehend ist eine umfassende Regelung zwischen der Europäischen Union und der Schweiz, was sich negativ auf unsere weiteren Entwicklungsmöglichkeiten in diesem wichtigen Wirtschaftsraum auswirkt.

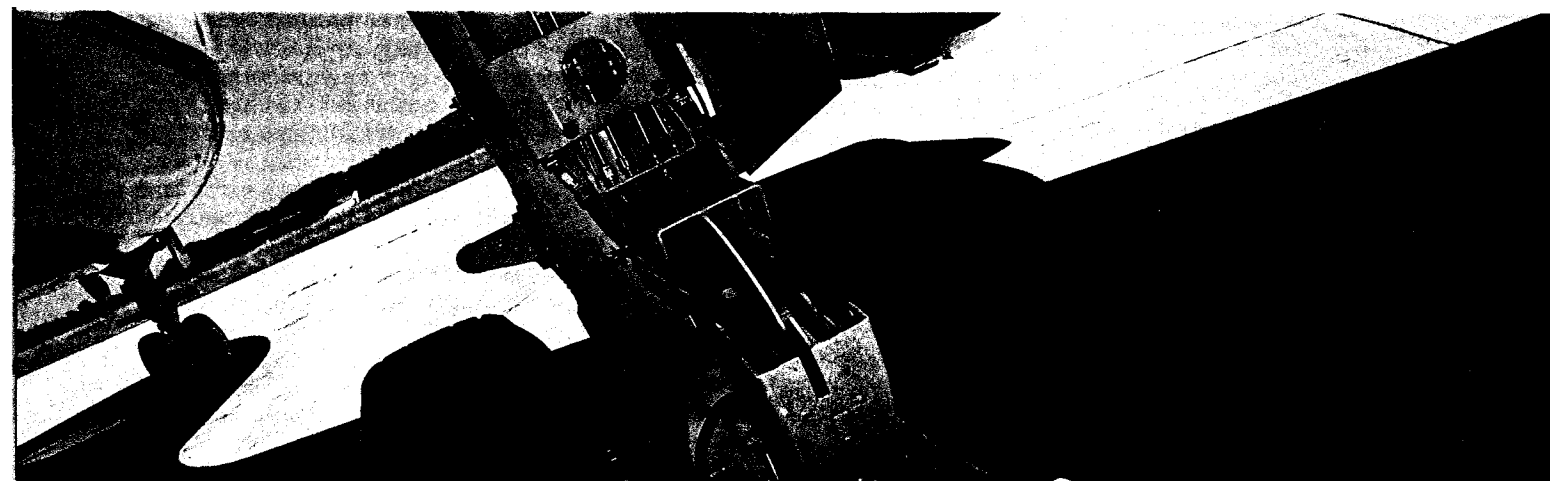
Die luftverkehrspolitischen Rahmenbedingungen in der *Schweiz* werden in absehbarer Zukunft ebenfalls liberalisiert. Im Berichtsjahr ist ein Entwurf zur Revision des schweizerischen Luftfahrtgesetzes ausgearbeitet und in die Vernehmlassung geschickt worden.

Die 1996 durch die *US*-Behörden erteilte Antitrust-Immunität erlaubt Delta, Austrian, Sabena und Swissair, ihre Zusammenarbeit in der Marktbearbeitung wesentlich auszubauen. Im Rahmen einer engen Kooperation mit Air Canada wurde es möglich, erstmals Zielorte im Westen *Kanadas* im direkten Linienverkehr zu bedienen.

Im *übrigen Interkontinentalbereich* wurden von den Schweizer Behörden keine neuen Luftverkehrsabkommen abgeschlossen. Hingegen konnte mit Südafrika, Zimbabwe und Hongkong eine Lockerung der Kapazitätseinschränkungen vereinbart werden. Mit Brasilien wurde eine weitere Liberalisierung in bezug auf zusätzliche Frequenzen sowie bei der Wahl der Zielorte erreicht. China erteilte der Swissair als erster westlicher Fluggesellschaft die Erlaubnis zur Benützung eines direkteren Luftkorridors, welcher die Flugzeiten zwischen Seoul und Zürich um rund eine Stunde verkürzt. Der erhoffte Frequenzaufbau mit Israel konnte im Berichtsjahr leider noch nicht realisiert werden.

SAirLines	1996	1995
Betriebserlöse (Mio. CHF)	4 361	n.a.
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	79	n.a.
Investiertes Kapital (Mio. CHF)	3 210	n.a.
Personalbestand (31.12.)	10 202	n.a.

n.a.= nicht verfügbar



Swissair Airline

Das Betriebsergebnis ist – trotz der realisierten Einheitskostensenkung um 5,1 Prozent – enttäuschend ausgefallen. Neben den markant gestiegenen Treibstoffkosten haben der fortschreitende Preiserfall sowie ein starkes Wachstum in den unteren Verkehrssegmenten zu 6,5 Prozent tieferen Durchschnittserträgen geführt, was mit den eingeleiteten Optimierungsmassnahmen noch nicht kompensiert werden konnte.

Der *Markt Schweiz* reflektierte die andauernd schwierige Wirtschaftslage. Vor allem im Geschäftsreisesegment wurde die Preis- und Budgetsensibilität zahlreicher Unternehmen stark spürbar, was die Reiseintensität beeinflusste. Die regionale Verkaufsstruktur wurde gestrafft und in eine nach Vertriebskanälen gegliederte, zentral geführte Marktorganisation überführt.

In den Märkten *Europas* wurde das Sitzangebot mit der Einführung der neuen Flugplanstruktur im Herbst wesentlich ausgebaut. Die erst kurze Betriebszeit lässt noch keine eindeutige Beurteilung zu; erste Zahlen weisen jedoch auf eine erfreuliche Verkehrsbelebung hin.

Im *interkontinentalen* Segment standen Frequenzaufbauten im Nord- und Südatlantik-, im Afrika- und im Mittelostverkehr sowie eine Konsolidierung des 1995 erweiterten Fernostprogramms im Vordergrund.

Gebiete	Veränderung zum Vorjahr in %		Auslastungsgrad 1996 in %	
	Angebot	Nachfrage	Sitzplätze	Total
Verkehrsentwicklung SAirLines (Tonnenkilometer)				
Europa*	+ 10,6	+ 7,1	52,5	48,5
Nordatlantik	+ 12,1	+ 8,1	67,9	72,9
Südatlantik	+ 39,2	+ 32,0	67,7	66,4
Mittlerer Osten	- 1,1	+ 0,1	63,3	69,1
Ferner Osten	+ 11,9	+ 16,1	70,0	77,4
Afrika	+ 0,9	+ 1,4	66,1	66,5
Linienverkehr	+ 10,8	+ 10,1	63,6	68,2
Sonder-/Charterverkehr	- 16,1	- 21,6	—	—
Total	+ 8,3	+ 7,4	—	—

* einschliesslich Marokko und Tunesien

Das 1992 lancierte Vielfliegerprogramm *Qualiflyer* zählt mittlerweile rund 900 000 Mitglieder, welche von den weltweiten Partnerschaften mit 14 Fluggesellschaften, mit Hotelketten, Autovermietungsfirmen und anderen Dienstleistungsunternehmen profitieren. Über 30 Prozent der Swissair-Passagiererlöse entfielen 1996 auf Qualiflyer-Mitglieder.

Das *Langstrecken-Chartergeschäft* wurde unter Beibehaltung des Markennamens Balair/CTA betrieben. Bei den Destinationen standen die Karibik, Nordamerika, die Malediven und Ostafrika im Vordergrund. San Francisco und Phuket wurden im Rahmen eines Joint Venture von der Sabena-Chartergesellschaft Sobelair bedient. Der Produktionsrückgang ist primär darauf zurückzuführen, dass im Berichtsjahr nur zwei, im Vorjahr jedoch drei A310 eingesetzt wurden. Zur Verbesserung der nach wie vor unbefriedigenden Wirtschaftlichkeit erfolgt auf Herbst 1997 eine Verselbständigung. Diese erlaubt die Schaffung einer günstigeren Kostenstruktur.

Der von der Geschäftseinheit *Operations* betreute Flugbetrieb blieb auch 1996 von schwerwiegenden Zwischenfällen verschont. Die Pünktlichkeit konnte jedoch nicht auf dem Vorjahresniveau gehalten werden.

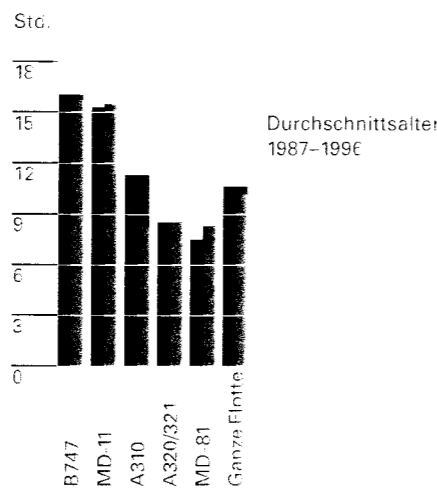
Die weiterhin erfolgreiche Einführung der sowohl bei Passagieren wie Besatzungen beliebten A320, das Ausscheiden der Fokker 100-Flotte nach achtjährigem unfallfreiem Swissair-Einsatz sowie die nach schwierigen Verhandlungen abgeschlossenen Gesamtarbeitsverträge mit Aeropers und Kapers bildeten Schwerpunkte des Geschäftsjahres. Für einige Medienreaktion sorgte der vor allem aus kundendienstlichen Überlegungen getroffene Entscheid, ab Mitte 1997 auf ausgewählten Fernostflügen teilweise indische beziehungsweise thailändische Flight Attendants einzusetzen.

Nach über 35jähriger Tätigkeit stellt die von der Swissair im Auftrag der Eidgenossenschaft geführte Schweizerische Luftverkehrsschule Mitte 1997 ihren Betrieb ein. Auf rein privatwirtschaftlicher Basis wurde deshalb die Swissair Aviation School gegründet. Nach Erteilung der Betriebsbewilligung durch die Aufsichtsbehörden hat die Schule ihre Tätigkeit am 1. Januar 1997 aufgenommen. Ferner sind die Arbeiten zur Überführung der Navigation Services in eine eigenständige, mit Partnern zu gründende Firma vorangetrieben worden. Im Training Center Zürich konnten die Drittaufträge dank guten Produkten und modernen Simulatoren um über 30 Prozent gesteigert werden.

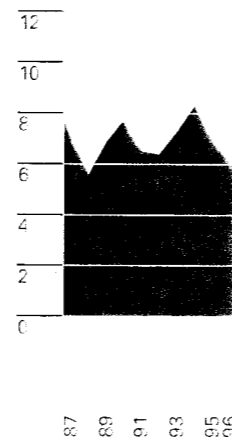
Die Swissair-Flotte

Durchschnittliche Blockstunden pro Tag je Flugzeug

■ 1996
■ 1995



Jahre



Die zeitgleich mit der Reorganisation der Swissair per 1. März etablierte Organisationseinheit *Netzwerk Management* ist verantwortlich für die ertragsoptimierende Planung und Steuerung des Flugbetriebes. Die Hauptaufgaben betrafen die Einführung der neuen Flugplanstruktur mit einer vierten Verkehrsspitze in Zürich und der dazugehörigen «PendulAir»-Verbindung zwischen Genf und Zürich, Produkt-Neuerungen wie das Nichtrauchen in sämtlichen Europaflügen, Änderungen der Sitzkonfigurationen der MD-11 und der A320-Familie, Komfortverbesserungen in der B747 und MD-11 sowie die Evaluation des A310-Ersatzes. Ferner ist diese Geschäftseinheit in das Projekt der 5. Bauetappe des Flughafens Zürich eingebunden. Hohe Priorität kam dem neuen, intern entwickelten Buchungskontrollsystem zu, von welchem erste Anwendungen bereits erfolgreich eingeführt worden sind. 1997, nach schrittweiser Einführung der weiteren Anwendungen, wird Swissair über eines der modernsten Arbeitsmittel zur optimalen, ertragsorientierten Steuerung ihres weltweiten Sitzangebotes verfügen.

Crossair

Die Regionalfluggesellschaft verzeichnete einen aussergewöhnlichen Wachstumsschub. Die Ende 1995 angelaufene Übernahme des Betriebs der 100-plätzig Flugzeuge von der Swissair und die Integration des Kurzstrecken-Chartergeschäfts von Balair/CTA wurden ohne grosse technisch-operationelle Schwierigkeiten planmässig abgeschlossen. Das Linienangebot im europäischen Verkehr wurde stark ausgebaut, wobei vor allem die Nachfrage nach Destinationen mit vorwiegend touristischem Verkehr den Erwartungen noch nicht ganz zu entsprechen vermochte. Ein Drittel der 62 Einheiten umfassenden Crossair-Flotte wurde im Auftrag der Swissair für ihre Flüge mit vergleichsweise geringem Verkehrsaufkommen eingesetzt.

Der Kurzstrecken-Charterverkehr ist mit der Übernahme der MD-80-Flotte von Balair/CTA zu einem wichtigen Geschäftszweig ausgebaut worden. Trotz des verschärften Wettbewerbs ist es der Crossair gelungen, sich erfolgreich in diesem Segment zu etablieren. Neben der markanten Erhöhung des Gesamtumsatzes konnte auch das Jahresergebnis trotz des im zweiten Halbjahr massiv verteuerten Treibstoffs deutlich gesteigert werden. Zur Resultatverbesserung trugen namhafte ausserbetriebliche Erlöse bei.

Nach zwei Jahren starker Expansion folgt 1997 eine Phase der Konsolidierung und Optimierung. Die Schwerpunkte liegen im effizienteren Einsatz der Produktionsmittel und in der gezielten Abstimmung des Angebotes auf die Marktbedürfnisse mit dem Ziel, das Crossair-Kerngeschäft – wieder in die Gewinnzone zu führen.

Balair/CTA

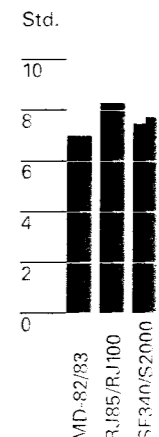
Die Generalversammlung vom 10. Mai 1996 genehmigte im Sinne der im Vorjahr beschlossenen Massnahmen eine Statuten-Änderung des Gesellschaftszweckes. Die Balair/CTA befasst sich nun mit Dienstleistungen im Bereiche des Lufttransportes, insbesondere der Vermietung von Flugzeugen. Im Berichtsjahr wurden die noch notwendigen betrieblichen Anpassungen vorgenommen.



Die Crossair-Flotte

Durchschnittliche Blockstunden pro Tag je Flugzeug

■ 1996
■ 1995



Partnerschaften und Kooperationen

Das Hauptgewicht der Aktivitäten lag auf der Verstärkung der Zusammenarbeit mit *Sabena* und *Austrian Airlines* in Europa sowie mit *Delta Air Lines* auf den Nordatlantikrouten. Mit den europäischen Partnern wurden verschiedene Verkaufsbüros sowie Reservationszentralen zusammengelegt und die Evaluation und die Bestellung der A330-200 als Ersatz für die A310 koordiniert vorgenommen. Analog zu den Verbindungen zwischen der Schweiz und Österreich sind auch zwischen der Schweiz und Belgien Gemeinschaftsdienste eingeführt worden. Gemeinsam mit *Austrian Airlines* übernahm die *Swissair* im November eine Beteiligung von 18 Prozent an der *Ukraine International Airlines*.

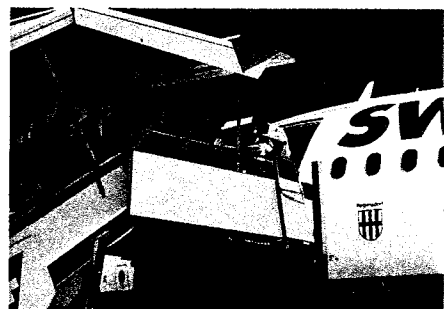
Einen besonders markanten Ausbau erfuhr die Partnerschaft mit *Delta Air Lines*. Dank der Erteilung der Antitrust-Immunität durch die amerikanischen Behörden werden seit Mitte Juni nicht nur alle *Swissair*-Verbindungen mit den USA gemeinsam mit *Delta* betrieben; die *Swissair* konnte zudem ihr Angebot um 10 Zielorte in Nordamerika erweitern. Im Gegenzug baute *Delta* ihr Angebot unter Benützung bestehender *Swissair*-Flüge um 11 Destinationen in Europa und dem Mittleren Osten aus. Ähnliche Abkommen wurden auch zwischen *Delta* einerseits und *Austrian* sowie *Sabena* andererseits umgesetzt.

Seit Februar 1997 sind die erwähnten Partnerschaften nochmals vertieft worden. Im Rahmen der *Atlantic Excellence* werden die Erlöse von *Delta*, *Sabena*, *Austrian* und *Swissair* auf allen Strecken zwischen der Schweiz, Belgien, Österreich und den USA inklusive zahlreicher Anschlussflüge nach einem vereinbarten Schlüssel aufgeteilt, wobei die Identität jeder Gesellschaft gewahrt bleibt. Ferner werden die Verkaufsorganisationen sowie die Vielfliegerprogramme noch enger zusammengeführt. Dank dieser Stärkung ihrer Position im Nordatlantikverkehr erwarten die vier Gesellschaften namhafte Mehrerträge.

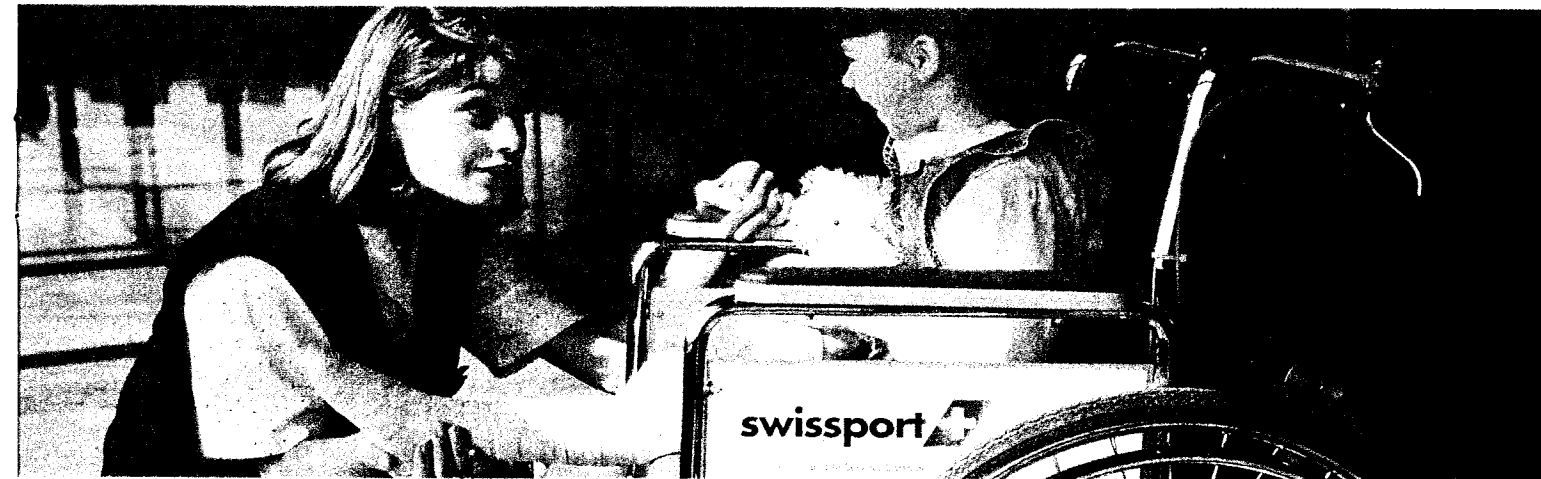
Nebst der engen Zusammenarbeit mit den genannten Partnergesellschaften bestehen ferner Codeshare-Abkommen mit *Air Canada*, *Air Ukraine*, *Deutsche BA*, *Ceske Aerolinie*, *Kenya Airways*, *LOT*, *Olympic Airways*, *Oman Air*, *Tarom*, *Transwede*, *Turkish Airlines* und *Tyrolean Airways*.

Die von *Singapore Airlines*, *Delta Air Lines* und *Swissair* gemeinsam betriebene Einkaufsgesellschaft *DSS World Sourcing* konnte in ihrem ersten vollen Betriebsjahr für alle Partner erhebliche Einsparungen erwirken.

Für *Galileo International* war 1996 ein sehr erfolgreiches Jahr. Das Unternehmen hat seine Position als grösstes globales Vertriebssystem weiter festigen und sowohl für Reisebüros als Benutzer wie auch für Fluggesellschaften, Hotels und Autovermieter als Anbieter zahlreiche neue Produkte einführen können. Entsprechend positiv werden auch die Aussichten für 1997 beurteilt. 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%).



SAirServices



Dieser Ende Juni 1996 gegründete Konzernbereich umfasst die früher in der *Swissair AG* integrierten Funktionen Bodendienste, Technik, Informatik und Liegenschaftsverwaltung sowie die ehemalige *SBAG Invest*.

Swissport

Die neu unter dem Namen *Swissport* firmierenden Bodendienste verzeichneten abermals auf allen drei Schweizer Flughäfen Zunahmen sowohl bei den abgefertigten Flugbewegungen als auch bei den Passagierzahlen, allerdings unter stark gestiegenem Konkurrenz- und Preisdruck. So führte ein anderes Preis-/Leistungsverhältnis zum Verlust eines Grosskunden. Dank Mehrleistungen für verschiedene Kunden sowie namhaften Kosteneinsparungen gelang es *Swissport*, bei einem Gesamtumsatz von 408 Mio. Franken das gute Vorjahresresultat zu wiederholen.

Prägende Elemente des Berichtsjahres waren die Vorbereitungsarbeiten für die juristische Verselbständigung sowie die Erweiterung der Geschäftstätigkeiten ausserhalb der Schweiz. Die Gründung einer Handling-Gesellschaft in London, der Aufbau eines Joint Venture in Tel Aviv und die Beteiligung an der *ASM München* sind erste Schritte zur Entwicklung des Auslandsgeschäftes. Ein weiteres Schwergewicht bildete die erfolgreiche Einführung eines neuen Flughafeninformationssystems, welches *Swissport* in Zürich und Genf im Auftrag der jeweiligen Flughafenbehörden betreibt. Ferner begann 1996 die Ablösung und Modernisierung der zentralen Energieversorgungsanlage des Terminals A in Zürich. Dank dieser Investition kann der Energieaufwand markant gesenkt werden. Sie leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Erfüllung ökologischer Aufgaben und erlaubt gleichzeitig auch ökonomische Verbesserungen. Der durch das neue *Swissair*-Flugplan-konzept seit Herbst ausgelöste starke Produktionszuwachs in Zürich konnte unter ausserordentlichem Einsatz aller Mitarbeitenden ohne nennenswerte Probleme bewältigt werden.

Für 1997 werden in Zürich und Basel Zunahmen bei den abzufertigenden Flugbewegungen und Passagieren erwartet.

SR Technics

Das im Vorjahr unter der Bezeichnung *Technical Services* geführte – ISO 9001 zertifizierte – Profit Center verzeichnete einen markanten Nachfrageanstieg. Musste noch 1995 für Teile der Belegschaft während einiger Wochen Kurzarbeit angeordnet werden, erreichten 1996 die Produktionskapazitäten hohe Auslastungswerte. Der grosse Arbeitsanfall sowohl an Drittaufträgen wie auch für Modifikationen an der *Swissair*-Flotte im Rahmen verschiedener Produktneuerungen liess sich nur mit Überzeit und zusätzlichem Personal bewältigen. Mehrere Anfragen von Drittkunden mussten abgelehnt werden. Im Berichtsjahr sind ferner für die *Swissair* 13 Flugzeuge der A320-Familie übernommen und reibungslos integriert worden. Parallel dazu wurden alle 10 *Fokker 100* sowie 7 *MD-81* käuferspezifisch umgebaut.

SAirServices	1996	1995
Betriebsserlöse (Mio. CHF)	184 ¹	n.a.
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	9 ¹	n.a.
Investiertes Kapital (Mio. CHF)	700	n.a.
Personalbestand (31.12.)	652 ¹	n.a.

n.a. = nicht verfügbar



Eine hohe Arbeitsbelastung verursachten ferner die Umsetzung verschiedener organisatorischer Massnahmen. Zudem erfordern neue Auflagen der amerikanischen Aufsichtsbehörde FAA zusätzlichen administrativen Aufwand. Als Folge der Umstrukturierung sowie unvorhergesehener technischer Probleme wurde der hohe Bereitschaftsgrad der Boeing 747 und der MD-11 beeinträchtigt, wengleich weiterhin Spitzenwerte resultierten.

Dank höheren Drittaufträgen konnte der Gesamtumsatz auf 922 Mio. Franken gesteigert und damit ein positives Ergebnis erzielt werden. Für 1997 sind die Kapazitäten von SR Technics schon weitgehend durch bestehende Verträge ausgelastet.

Die von den beiden Eignern Lufthansa und Swissair veranlasste Restrukturierung der Flugzeugunterhaltungsfirma *Shannon Aerospace Ltd.* hatte einen positiven Einfluss auf deren Marktposition und Ergebnis.

Atraxis

Das erste Geschäftsjahr als verselbständigte Informatikgesellschaft war äusserst anspruchsvoll. Im Vordergrund standen anforderungsreiche Grossprojekte für den Hauptkunden Swissair. Ferner konnten mehrere Reservations- und Abfertigungssysteme für Drittkunden erfolgreich überführt und in Betrieb gesetzt werden, darunter die vollständige Migration der Sabena-Buchungs- und Abfertigungssysteme.

Atraxis hat sich im Berichtsjahr im stark umkämpften Informatikmarkt für Airline-Applikationen behaupten können. In Produktbereichen, welche Atraxis nicht mit Eigenentwicklungen abzudecken vermag, setzt sie gezielt auf Akquisition oder auf Einkauf von Fremdprodukten. So wurde eine Mehrheitsbeteiligung an der dänischen Firma PlusData Gruppen erworben, die eine führende Stellung als Anbieterin von Informatiklösungen für die Speditionsbranche hält.

Der Umsatz mit Drittkunden konnte um 32 Prozent, der Gesamtumsatz um 9 Prozent auf 246 Mio. Franken gesteigert und damit ein positives Ergebnis erwirtschaftet werden.



Avireal

Den Veränderungen im Immobilienmarkt und in der SAirGroup Rechnung tragend erfolgte in der früheren Geschäftseinheit Real Estate & Services eine grundlegende Anpassung der Strukturen und Leistungsaufträge. Dazu gehörte die Übernahme der Swissair-Betriebsimmobilien in der Schweiz.

Die Planungs- und Bauaktivitäten in der Schweiz wurden konzentriert, die Bearbeitungstiefe reduziert sowie alle Betriebs-, Unterhalts- und Energiebelange zusammengefasst. Bei der Bewirtschaftung des Grundeigentums und der Mietverträge standen Mietzinsreduktionen sowie der Abbau von externen Mietverhältnissen im Vordergrund.

Dank der getroffenen Massnahmen konnte das Ergebnis bei einem Umsatz von 174 Mio. Franken verbessert werden.

SAirServices Invest

Die in dieser Geschäftseinheit zusammengefassten Gesellschaften und Beteiligungen haben 1996 wiederum erfreulich abgeschlossen. Das Ergebnis übertraf sowohl die Erwartungen als auch das Vorjahr. Der konsolidierte Umsatz (30 Mio. CHF) erreichte demgegenüber den Vorjahreswert nicht, was auf die im Berichtsjahr abgewickelte Veräusserung eines Teils der Liegenschaftsverwaltungsgruppe UTO an den Oerlikon-Bührle Konzern zurückzuführen ist.

Die *Prohotel Wäscherei AG* konnte das Betriebsergebnis deutlich steigern. Die erfreuliche Entwicklung ist vor allem auf effizientere Betriebsabläufe und damit tiefere Gestehungskosten zurückzuführen. Der Umsatzrückgang in der Sparte Fluggesellschaften konnte durch zusätzliche Hotel-Kunden kompensiert werden.

Die am Flughafen Zürich domizilierte *Pro Taxi AG* übertraf die Ergebniserwartung und den Vorjahreswert klar. Dank höherer Nachfrage und besserer Betriebsplanung konnte die durchschnittliche Kilometerleistung pro Fahrzeug gesteigert werden.

Die *Swissair Photo + Vermessungen AG* litt weiterhin unter den strukturellen und konjunkturellen Problemen der Bauwirtschaft sowie den finanziellen Engpässen der öffentlichen Auftraggeber und verfehlte deshalb die Erwartungen. Dank speziellen Verkaufsmassnahmen fiel das Ergebnis dennoch befriedigend aus. Anfang 1997 ist die Mehrheit der Unternehmung im Rahmen eines Management-Buyout verkauft worden; sie firmiert neu mit *Swissphoto Vermessung AG*.

Die Beratungsfirma *Icarus Consulting AG* erzielte erneut ein erfreuliches Resultat. Sowohl Umsatz als auch Ergebnis übertrafen die Erwartungen und das Vorjahr klar. Die Gesellschaft arbeitete hauptsächlich an Grossprojekten der SAirGroup im Sinne eines «inhouse consulting». Im März 1997 ist ein Mehrheitspaket an die amerikanische *Perot Systems Corp.* veräussert worden.

SAirLogistics

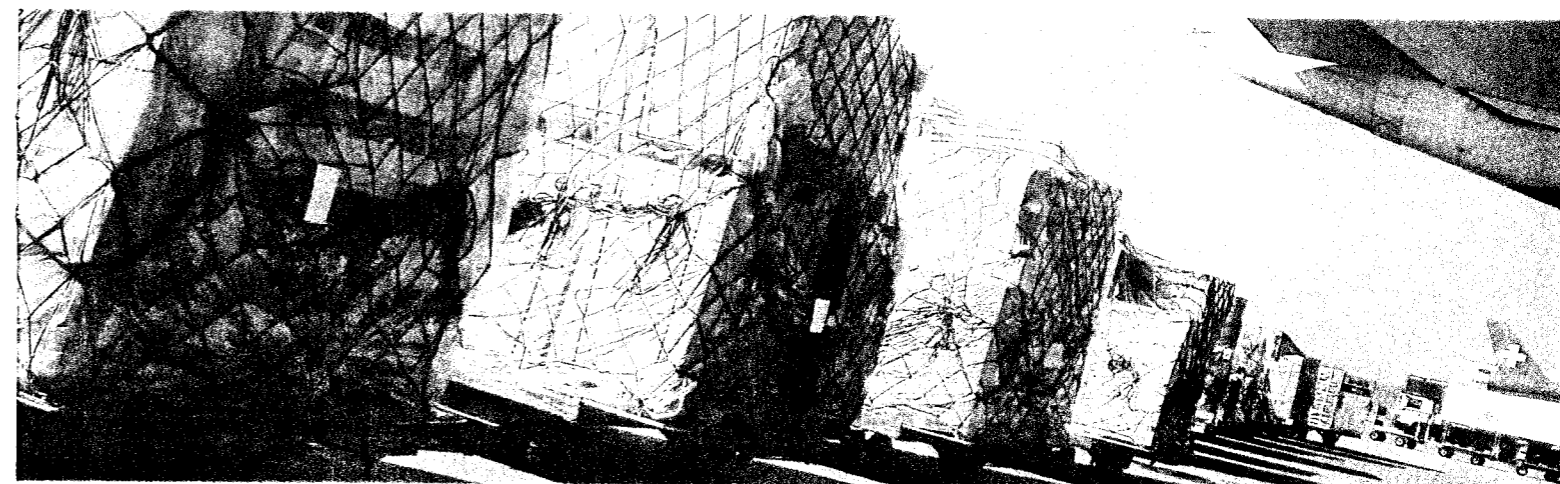
Am 1. Mai 1996 wurde der Konzernbereich Cargo/Logistics (heute SAirLogistics) gebildet. Mit der Schaffung einer eigenständigen Einheit wird die Wichtigkeit des Frachtbereichs unterstrichen und gleichzeitig auf den zukunftsorientierten Logistik-Sektor gesetzt. Die Geschäftseinheiten Swisscargo, Cargologic (ehemals Handling & Distribution) sowie Logistics Invest mit der Jacky Maeder AG und Jetlogistics bilden das organisatorische Grundgerüst von SAirLogistics. Im Berichtsjahr wurden die Grundlagen für die rechtliche Verselbständigung und die betriebswirtschaftliche Basis von SAirLogistics und ihren Geschäftseinheiten geschaffen.

Mit einem Umsatz von über einer Milliarde Franken gehört dieser Konzernbereich zu den führenden Logistikaniern in der Schweiz.

Swisscargo

Diese Geschäftseinheit vermarktet die Frachtkapazitäten der Swissair- und Crossair-Flotten. Als Ergänzung zu den bestehenden Swissair-Langstreckenflügen bietet sie Kapazität auf zugemieteten Vollfrachter-Flugzeugen an. Diese beläuft sich auf rund 10 Prozent des insgesamt verfügbaren Volumens. Im Berichtsjahr wurden Vollfrachterdienste zwischen Basel und Atlanta, Chicago, Seoul und Istanbul angeboten, seit Oktober auch zwischen Genf und Singapur, Dubai, Madras und São Paulo. Die Vollfrachterflüge werden von Drittfirmen im Auftrag und unter Aufsicht von Swisscargo durchgeführt.

Am 16. Dezember unterzeichneten Swisscargo und Sabena ein Abkommen, wonach ab 1. Januar 1997 die gesamte Frachtkapazität der belgischen Fluggesellschaft über das Swisscargo-Vertriebsnetz vermarktet wird. Dadurch vergrößert Swisscargo ihr Angebot um rund 25 Prozent und nützt das Potential zur Schaffung einer Frachtdrehscheibe in Brüssel. Dank den Angebotsverbesserungen (+8,3% Tonnenkilometer) sowie verstärkter Präsenz in den Schlüsselmärkten Schweiz, Norditalien, Deutschland und Frankreich konnten bestehende Kunden gehalten und Neukunden akquiriert werden.



Das Alltagsgeschäft war geprägt durch massiven Druck auf die Preise. Zwar konnte der Umsatz auf 590 Mio. Franken gesteigert werden; die Durchschnittserträge sanken jedoch um 4,5 Prozent. Die eingeleiteten Massnahmen zur Belegung der Verkehrserlöse sowie zur Kostenreduktion vermochten die Verschlechterung des Jahresergebnisses nicht zu verhindern.

Cargologic

Diese Geschäftseinheit bildet ein wichtiges Bindeglied in der Logistikkette. Sie konzentriert sich an den Flughäfen Zürich und Genf auf die Behandlung der Export-, Import- und Transfergüter, was für die Qualität des Luftfrachttransportes von entscheidender Bedeutung ist. Nur durch zuverlässig eingespielte Abläufe und Prozesse können die dem Kunden zugesicherten Transportzeiten eingehalten werden.

Im Frühling 1996 haben am Flughafen Zürich die Bauarbeiten für das neue Frachtterminal begonnen. Die Abfertigungsqualität wird dadurch vorübergehend beeinträchtigt. Gleichzeitig liefen die Vorbereitungen zur rechtlichen Verselbständigung per 1. Januar 1997. Dabei sind die Tätigkeiten Lagerbewirtschaftung und Strassentransporte der Jacky Maeder AG in die Cargologic überführt worden.

Die Angestellten der Cargologic haben in Zürich pro Tag durchschnittlich rund 1200 Tonnen, in Genf rund 260 Tonnen Luftfracht umgeschlagen. An Spitzentagen kletterten die Werte auf 1652 bzw. 532 Tonnen. Die Einführung des neuen Flugplankonzeptes führte in Zürich zu einer merklichen Produktivitätssteigerung; in Genf konnte die Produktivität dank den neuen Vollfrachterverbindungen gehalten werden.

Das Ergebnis konnte bei einem Gesamtumsatz von 95 Mio. Franken knapp gehalten werden.

Logistics Invest

In dieser Geschäftseinheit sind seit Mai 1996 Jacky Maeder und Jetlogistics zusammengefasst.

Jacky Maeder AG hat im Berichtsjahr die Führungsstruktur vereinfacht. Ziel ist, die Aktivitäten noch schneller und wirksamer auf die jeweiligen Marktbedürfnisse auszurichten. Um im immer globaler werdenden Markt bestehen zu können, wurde zusammen mit den Partnern Gais Cargo/Jacky Maeder (Deutschland) und Saga Air (Frankreich) die «Global Operating Alliance for Logistics» (GOAL) gebildet. Diese hilft mit, weltweite Logistik-Gesamtlösungen auf der Basis individueller Kundenbedürfnisse anzubieten. So betreibt Jacky Maeder für verschiedene Kunden deren Bestellwesen, den Vertrieb und Transport oder die Lagerbewirtschaftung von Gütern. Solche integrierte Logistik-Lösungen sind nur mit Hilfe umfassender Informations-Technologie möglich. In diesem Bereich wurden 1996 richtungweisende Entscheide für die Zukunft getroffen. EDV-Lösungen können etwa die Abläufe zur Erbringung traditioneller Speditionsleistungen systematisieren.

Dadurch wurde die Produktivität merklich verbessert. Die Definition strategisch wichtiger Routen und die Einführung von Route-Managements bewirkte eine Konzentration der Kräfte. Im Herbst wurden die Aufgaben Lagerbewirtschaftung und Strassentransporte an die neugeschaffene Cargologic abgetreten. Der Umsatz betrug 371 Mio. Franken. Das Betriebsergebnis konnte wesentlich verbessert werden.

Jetlogistics bietet seit August weltweit integrierte Logistik-Lösungen für den Bordservice und den Catering-Bereich von Fluggesellschaften an. Damit werden die bestehenden Prozesse – von der Beschaffung über Produktion, Lagerhaltung und Vertrieb – wirtschaftlicher und transparenter gestaltet. Beteiligt am Unternehmen sind SAirLogistics (51%), Kühne & Nagel (25%) sowie der globale Anbieter von Bordservice-Produkten Günter ACS (24%). Zu den ersten Kunden zählen Swissair und Crossair; mit weiteren Fluggesellschaften werden Verhandlungen geführt.



SAirLogistics	1996	1995
Betriebslöse (Mio. CHF)	1043	n.a.
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	11	n.a.
investiertes Kapital (Mio. CHF)	30	n.a.
Personalbestand (31.12.)	1942	n.a.

n.a. = nicht verfügbar

SAirRelations

SAirRelations, die bisher als Swissair Beteiligungen AG (SBAG) firmierte, erlebte ein herausforderndes und erfolgreiches Jahr. Sowohl der konsolidierte Umsatz wie auch das Betriebsergebnis haben zugenommen. Das Aktienkapital wurde von 500 auf 600 Mio. Franken aufgestockt. Trotz des akquisitionsbedingt höheren investierten Kapitals konnte der Return on Investment auf Vorjahresniveau gehalten werden. Die angestrebte Globalisierung und Internationalisierung in allen Bereichen wurde weiter ausgebaut und damit die Abhängigkeit vom Kundensegment Airlines verringert. Zur Erreichung des geplanten Wachstums und zur Schaffung langfristiger Substanz ist eine gezielte, aber massvolle Investitionspolitik in gewissen Bereichen notwendig. Nach dem in den Vorjahren verwirklichten Ausbau im Airline Catering-Markt brachte die Akquisition des Tax Free- und Retailbereichs der britischen Allders-Gruppe einen massiven Wachstumsschub. Die SAirRelations-Gesellschaft Nuance avancierte damit in dieser Branche zur weltweit zweitgrössten Kette.

Die insgesamt erfreuliche Entwicklung kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass gewisse Märkte Umsatzeinbussen verzeichneten, weil sich Preisdruck und das zurückhaltende Konsumverhalten verstärkten. Die fortgesetzten Kostenreduktions- und Synergieprogramme sowie ein weitgehend günstiges Zinsniveau vermochten die Umsatzeinbussen aber weitgehend zu kompensieren.

Im Geschäftsjahr 1997 steht die Konsolidierung sowie die Anpassung der Strukturen der Nuance-Gruppe im Vordergrund, ohne jedoch die Wachstumsstrategie zu vernachlässigen.

Swissôtel

Erstmals seit Bestehen hat die Hotelgruppe ein positives Netto-Ergebnis erzielt. Das vor vier Jahren gesetzte Ziel konnte dank verschiedenen Restrukturierungs- und Ergebnisverbesserungsprogrammen erreicht werden. Die US-Betriebe haben sowohl die Erwartungen als auch die Vorjahreswerte deutlich übertroffen. Die guten Ergebnisse sind primär auf die erfolgreich umgesetzten betrieblichen Massnahmen, aber auch auf die derzeit robuste Konjunktur zurückzuführen. Mit Ausnahme des Montreux Palace, welches eine neue Positionierung anstrebt, erreichten auch die Schweizer Hotels in Zürich und Basel trotz gedrückter Wirtschaftslage erfreuliche Resultate. Die Hotels im Fernen Osten verfehlten zwar die Erwartungen, erwirtschafteten aber wesentliche Umsatz- und Ergebnisverbesserungen. Insgesamt stieg der Gruppenumsatz von 268 auf 294 Mio. Franken, bei einer durchschnittlichen Zimmerbelegung von 75 Prozent.

Die Managementverträge für die Hotels in Phuket und River Kwai wurden auf Dezember 1996 gekündigt. Demgegenüber hat sich Swissôtel in Hongkong an der Gesellschaft Swiss-Belhotel International beteiligt. Zusammen mit lokalen Partnern bezweckt diese Gesellschaft den Aufbau von Hotels in Asien unter der Swissôtel-Flagge. Swissôtel investierte im Berichtsjahr insgesamt 57 Mio. Franken. Der Kapitaleinsatz in US-Hotels soll 1997 durch Liegenschaftsverkäufe reduziert werden. Die gewünschte Expansion wird über weitere Managementverträge angestrebt.

SAirRelations	1996	1995
Betriebserlöse (Mio. CHF)	2 623	1 767
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	175	125
Investiertes Kapital (Mio. CHF)	1 500	1 303
Personalbestand (31.12.)	17 260	12 850

Gate Gourmet

Die Gesamterlöse der Catering-Gruppe stiegen um 159 auf 1265 Mio. Franken. Das Betriebsergebnis übertraf mit 120 Mio. Franken den Vorjahreswert. Die geographische und volumenmässige Abrundung einzelner Märkte wurde planmässig fortgesetzt. Als Folge des globalen Konzentrationsprozesses standen kleinere und mittlere Anbieter zum Kauf. Auf diesem Weg hat sich Gate Gourmet durch den Erwerb von Produktionsstätten in Bangkok und Recife zusätzliche Marktanteile in den Wachstumsländern Asiens und Südamerikas gesichert. Im Februar konnte ein Franchise-Vertrag inklusive Lizenzzuschlag für einen Cateringbetrieb auf dem neuen Flughafen von Hongkong unterzeichnet werden. Zudem wurde mit Sabena eine Vereinbarung über technische Unterstützung für das Catering in Brüssel abgeschlossen.

Mit dem Ziel der Produktivitäts- und Qualitätsverbesserung investierte Gate Gourmet in Projekte der Betriebe Amsterdam, Faro, Frankfurt, Genf, Lissabon, London und Stockholm. Die Einführung neuer Konzepte bedeutet einen ersten Schritt in Richtung industrieller Catering-Produktion.

Mit dem Abschluss zusätzlicher Key Account-Managementverträge für USAir, VARIG und Deutsche BA wurde das flächendeckende Angebot erweitert. Gate Gourmet wurde im Berichtsjahr wiederum mit verschiedenen Auszeichnungen geehrt.

Rail Gourmet

Das im November 1994 gegründete Unternehmen hat in kurzer Zeit ein Beziehungsnetz aufbauen und sich imagemässig gut positionieren können. Mit der Übernahme von zwei zusätzlichen Betriebsmandaten hat Rail Gourmet weiter expandiert. So wurde in Spanien der Bordservice des Talgo 200 übernommen.

Die Positionierung im grenzüberschreitenden Zugverkehr Amsterdam-Brüssel-Paris erfolgte über einen Joint Venture. Zusammen mit einem Partner konnte ein mehrjähriger Vertrag mit den dänischen Staatsbahnen für das gesamte Streckennetz abgeschlossen werden. Diese Operation ist im Januar 1997 aufgenommen worden.

Rail Gourmet erwirtschaftete mit 41 Mandaten und einem um 25 Prozent gestiegenen Umsatz von 33 Mio. Franken ein positives Ergebnis. Die Expansionspläne innerhalb Europas werden 1997 weiterverfolgt.

Restorama

In diesem Verpflegungsunternehmen werden die Ausbaupläne schrittweise verwirklicht. Die süddeutsche Firma RoRi Service GmbH sowie die neu akquirierte Stadtküche Leipzig (Mahlzeiten-Dienst) bilden eine gute Ausgangslage, um das bedeutende Potential auf dem deutschen Markt zu bearbeiten und auszubauen.



Auch im Heimmarkt Schweiz konnte das Geschäftsvolumen dank mehreren Verträgen mit renommierten Auftraggebern wie ABB, McKinsey, Sulzer sowie Verpflegungsstätten der Schweizer Armee erweitert werden. Auf den Flughäfen Genf und Zürich verpflegte Restorama in zwölf Restaurants täglich rund 12 000 Personen. Restorama betrieb Ende 1996 insgesamt 25 Verpflegungseinrichtungen in Mensen, Schulen, Ausbildungszentren und Personalrestaurants sowie auf der Bodensee-Fähre «Euregio». Der Gesamtumsatz stieg um 31 auf 82 Mio. Franken. Das Ergebnis konnte wesentlich verbessert werden.

Für 1997 ist ein weiterer Aufbau dieses Geschäftsbereichs sowie eine Diversifikation in die Spitalverpflegung vorgesehen. Dem schwierigen Wirtschaftsumfeld, welches auch die Konsumbereitschaft der Restaurantgäste tangiert, wird mit effizienten Strukturen und modernsten Techniken entgegengewirkt.

Nuance

Die Nuance-Gruppe hat sich 1996 zu einem Milliarden-Unternehmen und damit zum weltweit zweitgrössten Anbieter entwickelt. Nach schwierigen Verhandlungen konnte im Juli von der britischen Allders das Tax Free- und Retailgeschäft übernommen werden, welches 200 hauptsächlich in England und Australien domizillierte Verkaufsstellen umfasst. Die Integrationsphase erforderte einen hohen Einsatz sowohl des Managements als auch der betroffenen Angestellten. Das «post merger management» stellt die Anpassung der Strukturen, die Ausnützung des Synergiepotentials sowie den weiteren personellen und operationellen Integrationsprozess sicher.

Mit dem Kauf einer Mehrheitsbeteiligung an der Island Companies Ltd. mit Sitz auf den Cayman Islands hat sich Nuance überdies einen Stützpunkt im karibischen Zollfreimarkt gesichert, welcher über ein grosses Potential verfügt.

Die operationellen Entwicklungen zeigten 1996 ein uneinheitliches Bild. Während die Märkte Schweiz, Spanien, Portugal, Australien und teilweise auch die USA und Kanada sowie die Bordverkäufe Umsatzeinbussen erlitten, verzeichneten Neuseeland sowie das übrige Europa erfreuliche Zunahmen, am ausgeprägtesten England.

Die Gruppe erhöhte den Gesamtumsatz um 634 auf 948 Mio. Franken. Der Anteil Europas liegt bei rund 30 Prozent. Hohe Integrationskosten haben das Ergebnis negativ beeinflusst. 1997 werden die Hauptaktivitäten bei der Konsolidierung der Neuakquisitionen liegen.



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
Mitglied des Vorstandes der Deutsche Bank AG

Dr. Georges Blun
Präsident des Verwaltungsrates des Schweizerischen Bankvereins

Marc C. Cappi
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
Direktor des Bundesamtes für Wasserwirtschaft (bis 31. Dez. 1996)

Claudio Generali
Präsident des Verwaltungsrates der Banca del Gottardo

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

* Dr. Eric Honegger
Regierungsrat (Zürich)

Dr. Andres F. Leuchberger
Vizepräsident des Verwaltungsrates der Roche Holding AG

Otto Loeple
ehemaliger Präsident der Swissair-Konzernleitung (seit 23. Mai 1996)

* Jean-Philippe Maitre
(bis 4. April 1996)

Dr. Fritz W. Mühlemann
Direktionspräsident der BKW FMB Energie AG

Lukas Mühlemann
Präsident der Geschäftsleitung der Credit Suisse Group

Dr. Rudolf Schneter
(bis 23. Mai 1996)

Vreni Spoerry-Toneatti
Ständerätin

Dr. Gaudenz Staehelin
Präsident der Handelskammer von Basel-Stadt und Basel-Land

Robert Stude
Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bankgesellschaft

* Dieter M. Syr
Präsident der Generaldirektion PTT

* Dr. Thomas Wagner
Stadtrat von Zürich (bis 31. Dez. 1996)

* Dr. Hans Werder
Generalsekretär des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (seit 1. Januar 1997)

Ausschuss des Verwaltungsrates

Dr. Hannes Goetz

Thomas Schmidheiny

Paul-Antoine Hoefliger

Bénédict G.F. Hentsch

Dr. Eric Honegger

Lukas Mühlemann

Dr. Gaudenz Staehelin

Generalsekretär

Werner Fuchs

Revisionsstelle und Konzernprüfer

STG-Coopers & Lybrand AG, Zürich

* Als Vertreter öffentlich-rechtlicher Körperschaften ernannt gemäss Art. 17, Abs. 5 der Statuten.

Präsident der Konzernleitung

Otto Loeple
Philippe Bruggisser seit 1.1.97

Chief Operating Officer

Philippe Bruggisser

Mitglieder der Konzernleitung

Jürg Marx
Georges Schorderet
Wolfgang Werlé
Rolf Winger
Klaus Knappik seit 1.1.97

Konzernstellen

Finance
Georges Schorderet
Human Resources
Jürg Marx
Corporate Development
Max Michel

SAirLines

Philippe Bruggisser

Swissair
Philippe Bruggisser
External Relations
Michael Eggenschwiler
Network Management
Stephan Egli
Sales & Customer Relations
Ernst Funt
Operations
Beat Schär
Human Resources
Alex Kaufmann
Finance
Armin Daume

Crossair

Moritz Suter

SAirLogistics

Klaus Knappik

Swisscargo
Peter Somaglia
Cargologic
Peter Bernhard
Jacky Maedler
Peter Widmer
Jetlogistics
Jan Hovora

SAirServices

Rolf Winger

Swissport
Joseph In-Albon
SR Technics
Hans Ulrich Beyerle
Atraxis
Hans Eisele
Avireal
Peter Bornhauser
SAirServices Invest
Hans-Jörg Hunziker

SAirRelations

Wolfgang Werlé

Swissôtel
Andreas Meinhold
Gate Gourmet
Henning Boysen
Rail Gourmet
Edy Fischer
Restorama
Fred Wirth
Nuance
René Dafflon

Holdingsstruktur

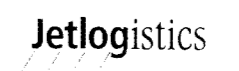
SAirGroup

SAirLines

SAirServices

SAirLogistics

SAirRelations



TRAVISWISS



Zusammensetzung des Aktienkapitals

Adressen

Per 31. Dezember 1996

	Anzahl Aktionäre	Anzahl Aktien	Prozentanteile	
			per 31.12.96	per 31.12.95

- Privatbanken und Versicherungsgesellschaften	253	518 673	22,4	25,4
- Privatpersonen	39 951	435 670	18,9	24,2
- Öffentliche Hand (Bund, Kantone, Gemeinden, Kantonalbanken)	63	470 520	20,4	20,7
- Partnerfluggesellschaften	2	169 000	7,3	7,3
- Industrie, Handel, Holding- und Finanzgesellschaften	525	123 917	5,4	5,2
- Fürsorgestiftungen und Pensionskassen	245	228 143	9,9	4,9
Subtotal*	41 039	1 945 923	84,3	87,7
Reservierte Aktien		39 675	1,7	1,7
Dispositionsaktien und Eigenbesitz		322 417	14,0	10,6
Total		2 308 015	100	100

* Streuung der Aktien	41 039	1 945 923	84,3	87,7
1-10 Aktien	30 419	101 663	4,4	5,0
11-50 Aktien	8 757	197 433	8,6	10,7
51-100 Aktien	1 070	78 927	3,4	4,3
101-500 Aktien	615	125 971	5,4	6,7
501-1000 Aktien	62	45 624	2,0	2,4
1001-5000 Aktien	82	180 192	7,8	6,0
über 5000 Aktien	34	1 216 113	52,7	52,6

- Schweizerische Personen	38 579	1 402 801	60,8	60,2
- Ausländische Personen	2 460	543 122	23,5	27,5
- nicht zugeordnet		362 092	15,7	12,3

Stand Ende 1996

SAirGroup
SAirLines
SAirServices
SAirLogistics
SAirRelations

Postfach
CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01 812 12 12
Telefax 01 810 80 46

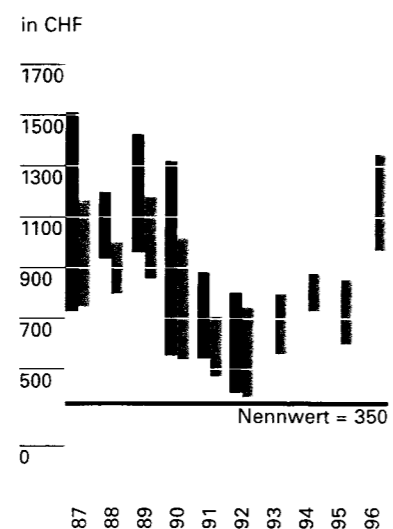
Kontaktadresse

SAirGroup
Generalsekretariat
CH-8058 Zürich-Flughafen

Aktienkursentwicklung 1987-1996

Höchst- und Tiefsturse pro Jahr

■ Namenaktien
■ Inhaberaktien (bis Mai 93)



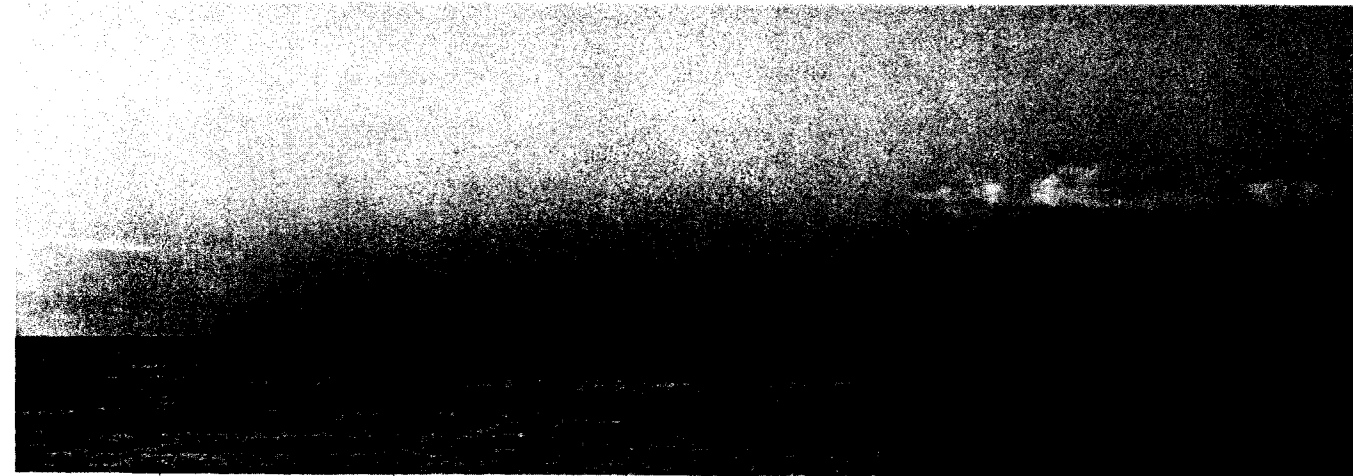
April 1997

Konzept & Design: Stamm & Partner, Kloten
Fotos: Swissair
Druck: NZZ Fretz AG, Schlieren
Gedruckt auf chlorfreiem Öko-Papier ohne optischen Aufheller

Konzernrechnung und Jahresrechnung der Swissair AG 1996

Swissair
Schweizerische
Luftverkehr
Aktiengesellschaft

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



Grundsätze der Konzernrechnungslegung

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 International Accounting Standards (IAS), den gesetzlichen Vorschriften (OR) und dem Kotierungsreglement der Effektenbörse erstellt. Die Offenlegungs- und Bewertungsvorschriften sind eingehalten.

2. Konsolidierungskreis

Die Konzernrechnung umfasst neben der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG als Muttergesellschaft Unternehmen, an denen Swissair direkt oder indirekt mehr als 50% der Stimmrechte hält (siehe Liste der Beteiligungen, Seiten 24 und 25). Nicht konsolidiert werden substanziiell unbedeutende Mehrheitsbeteiligungen.

Beteiligungen mit Anteilen von 20–50% (assoziierte Gesellschaften) werden nach der Equity-Methode 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.

Die gegenseitigen Verrechnungen für Lieferungen und Leistungen innerhalb des Konzerns werden sowohl in der Erfolgsrechnung (Umsätze, Zwischengewinne) als auch in der Bilanz (Schulden, Forderungen) eliminiert.

4. Bilanzstichtag

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.

5. Bewertungsgrundsätze

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.

Swissair Konzern

Sachanlagen

Die Sachanlagen werden – sofern nicht gesondert vermerkt – zu Anschaffungskosten abzüglich planmässigen, linearen 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 A319/A320/A321,	
RJ100 und Saab 2000	15 Jahre, 10% Restwert*
Linienflugzeuge übrige Typen	12 Jahre, 10% Restwert
Charterflugzeuge übrige Typen	16 Jahre, 10% Restwert
Ersatztriebwerke und Ersatzteile	analog Flugzeugpark
Übriges Sachanlagevermögen	5–10 Jahre

* inkl. Charterflugzeuge dieser Typen.

Die Hotel- und Freizeitliegenschaften sind als einzige Ausnahme gemäss dem Marktwertprinzip bewertet. Die Abschreibung erfolgt auf den entsprechenden Werten.

Anlagen im Leasing, welche die Gruppengesellschaften hinsichtlich Nutzen und Gefahr einem Eigentümer gleichsetzen, werden als Finanzierungsleasing mit dem geschätzten Barwert der zukünftigen Lease-Raten oder dem Verkaufsertrag aus einer Sale-and-lease-back-Transaktion aktiviert und die entsprechenden Verbindlichkeiten passiviert. Geleaste Objekte werden analog den Anlagen im Eigentum oder über die kürzere Leasingdauer abgeschrieben. Es werden nur Finanzleases mit einem Kontraktwert von über einer Million Franken berücksichtigt. Gewinne aus den Sale-and-lease-back-Transaktionen werden passiviert und über die entsprechende Laufzeit erfolgswirksam aufgelöst.

Geleaste Objekte, die als «Operating Leases» definiert sind und den Charakter einer Mietaufweisen, werden entsprechend über die Leasingdauer erfolgswirksam erfasst.

Immaterielle Werte

Diese Position enthält hauptsächlich bezahlten Goodwill aus den verschiedenen Akquisitionen der letzten Jahre. Die Abschreibungsfristen sind individuell unter Berücksichtigung des Nutzens festgelegt.

Rückstellungen

Der Swissair Konzern bildet für die Überholung seiner Flugzeuge bei Dritten Rückstellungen unter Berücksichtigung der Überholungsintervalle.

Für die im Rahmen des Qualiflyer-Programmes möglichen Verpflichtungen aus gutgeschriebenen Meilen werden Rückstellungen gebildet. Diese entsprechen dem Umfang der zu erwartenden Zusatzkosten bei deren Einlösung.

Personalvorsorgeeinrichtungen

Es handelt sich mehrheitlich um selbständige Stiftungen. Die Finanzierung erfolgt durch Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge. Für Einrichtungen mit Leistungsprimat werden die zukünftigen Verbindlichkeiten periodisch durch versicherungsmathematische Gutachten bei externen Experten festgestellt.

Derivative Finanztransaktionen

Die Finanzierungs-Strategie des Swissair Konzerns ist auf Risiko-Minimierung ausgerichtet, was negative Resultateinflüsse aus nicht abgesicherten Geldmarktpositionen streng limitiert. Die Geschäfte sind reglementiert und werden gezielt überwacht. Zusätzlich muss auch die im Tagesgeschäft notwendige Liquidität jederzeit verfügbar sein.

Solche Transaktionen erfolgen bei Abschluss nur im Zusammenhang mit einem Basisgeschäft. Erfolgswirksame Vorkommnisse werden laufend buchhalterisch erfasst. Zur Risikoüberwachung werden die Geschäfte ausserhalb der Bilanz regelmässig bewertet.

Swissair Konzern

Bewertung des Umlaufvermögens

Die Bewertung der Warenvorräte sowie der Wertpapiere erfolgt zu Anschaffungskosten oder niedrigeren Marktwerten. Marchzinsen auf Wertpapieren werden aktiviert. Liquide Mittel, Forderungen, Geldanlagen, übriges Umlaufvermögen sowie Fremdkapital werden zu Nominalwerten bewertet.

6. Umrechnung von Fremdwährungen

Fremdwährungsumrechnungen für das Anlagevermögen, das Umlaufvermögen und das Fremdkapital der ausländischen Tochtergesellschaften erfolgen zum Stichtagskurs am Jahresende. Das Eigenkapital sowie Darlehen mit Eigenkapitalcharakter werden zu historischen Kursen umgerechnet. In der Erfolgsrechnung wird die Umrechnung zum Durchschnittskurs des Geschäftsjahres vorgenommen. Umrechnungsdifferenzen aus diesen Vorgängen werden erfolgsneutral über die Konzern-Reserven verrechnet. Jahresrechnungen von Gesellschaften in Hochinflationländern 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.

Die wichtigsten Umrechnungskurse sind:

		Durchschnittskurse CHF		Jahresendkurse CHF	
		1996	1995	1996	1995
1	USD	1.23	1.19	1.34	1.15
1	GBP	1.92	1.88	2.28	1.79
100	DEM	81.98	82.65	86.80	80.50
100	FRF	24.11	23.75	25.75	23.50
100	ITL	0.0797	0.0728	0.0880	0.0730
100	ATS	11.63	11.76	12.00	11.40
100	BEF	3.98	4.02	4.21	3.92

7. Steuern

Steuerverpflichtungen zum Zeitpunkt des Bilanzstichtages werden unabhängig von der Fälligkeit zurückgestellt. Im weiteren werden Rückstellungen für latente Steuern gemäss der Comprehensive Liability Methode gebildet. Diese ergeben sich aus der Differenz zwischen der Bewertung gemäss Konsolidierung und der steuerlichen Bewertung der Einzelabschlüsse. Die latenten Steuern werden aufgrund der erwarteten Steuersätze der lokalen Steuergesetze ermittelt und bei Gesetzesänderungen angepasst.

8. Stetigkeit

Die Konsolidierungsgrundsätze blieben gegenüber dem Vorjahr unverändert. Die Rechnungslegungsgrundsätze entsprechen ab 1.1.1995 den IAS-Standards (Ausnahme Mittelflussrechnung).

9. Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung erfolgt nach Konzernbereichen und geografischen Regionen. Die Konzernbereiche orientieren sich an der neuen Konzernstruktur per 1.1.1997. Für die Zugehörigkeit der einzelnen Gesellschaften siehe Liste der Beteiligungen auf den Seiten 24 und 25 dieser Finanzbeilage sowie das Organigramm auf Seite 27 der allgemeinen Berichterstattung.

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	Erläuterungen	1996	1995
Betriebserlöse	1/2	8 212	7 028
Materialaufwand	3	(3 593)	(2 718)
Personalaufwand	4	(2 618)	(2 561)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(1 056)	(909)
Abschreibungen	14	(628)	(593)
Betriebsaufwand		(7 895)	(6 781)
Erfolg betriebliche Beteiligungen	6	27	
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		344	247
Ausserordentliche Erlöse	7	41	24
Ausserordentliche Aufwendungen	8	(739)	(366)
Ausserordentliches Ergebnis		(698)	(342)
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern		(354)	(95)
Erfolg übrige Beteiligungen	6	(35)	12
Erfolg Finanztransaktionen	9	(50)	(37)
Finanzergebnis		(85)	(25)
Steuern	10	(41)	(35)
Jahresergebnis inkl. Minderheitsaktionäre		(480)	(155)
Gewinnanteil Minderheitsaktionäre		(17)	(6)
Reinergebnis		(497)	(161)
Netto-Einfluss IAS Umstellung			14
Netto-Jahresverlust ausgewiesen 1995			(147)

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 1996

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	Erläuterungen	1996	1995
Aktiven			
Verfügbare Mittel	11	2 287	2 799
Forderungen	12	1 297	951
Vorräte	13	302	189
Aktive Rechnungsabgrenzungen		263	222
Umlaufvermögen		4 149	4 161
Immaterielles Anlagevermögen	14	432	151
Immobilien	14	1 582	1 457
Flugzeugpark	14/28	4 170	3 708
Übrige Sachanlagen	14	477	429
Finanzanlagen	15	1 007	1 118
Anlagevermögen		7 668	6 863
Total Aktiven		11 817	11 024
Passiven			
Kurzfristige Verbindlichkeiten	16	1 621	1 834
Passive Rechnungsabgrenzungen	17	1 333	1 106
Langfristige Verbindlichkeiten	18	5 195	4 400
Rückstellungen	19	1 360	995
Fremdkapital		9 509	8 335
Minderheitsaktionäre	20	199	179
Aktienkapital		808	808
Agio und Genussscheine		462	462
Reserven		1 336	1 401 ¹
Jahresergebnis		(497)	(161) ²
Eigenkapital	21	2 109	2 510
Total Passiven		11 817	11 024

¹ Reserven ausgewiesen nach Restatement	1 401
Veränderungen durch Restatement	192
Reserven per Ende 1995	1 593

² ausgewiesener Verlust nach Restatement	(161)
Veränderung durch Restatement	14
Verlust per Ende 1995	(147)

Konsolidierte Mittelflussrechnung 1996

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	Erläuterungen	1996
Jahresverlust		(497)
Gewinn-/Verlustanteil Minderheitsaktionäre		17
Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen	22	918
Buchgewinne		(87)
Anteile am Ergebnis assoziierter Gesellschaften		(15)
Steuern		41
Übrige Bewertungen und Korrekturen	23	496
Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit vor Veränderung des Nettoumlaufvermögens		873
Mittelfluss aus Veränderung des Netto-Umlaufvermögens		
ohne verfügbare Mittel		(155)
Bezahlte Zinsen		(291)
Bezahlte Steuern		(62)
Erhaltene Zinsen		196
Erhaltene Dividenden		15
Beanspruchte Rückstellungen (Restrukturierung)		(35)
Netto-Mittelzufluss aus Geschäftstätigkeit		541
Investitionstätigkeit im Bereich Sachanlagen	24	(692)
Kauf/Verkauf von Beteiligungen	25	(402)
Finanzierungstätigkeit	26	(19)
Nettoabnahme der innerhalb von 3 Monaten verfügbaren Mittel		(572)
Bestand am Jahresanfang gemäss Bilanz		1 624
abzüglich kurzfristige Bankdarlehen und Bankkontokorrente		(137)
Korrektur Fremdwährungsumrechnung auf flüssigen Mitteln		11
Bereinigter Bestand am Jahresanfang		1 498
Bestand am Jahresende gemäss Bilanz		1 089
abzüglich kurzfristige Bankdarlehen und Bankkontokorrente		(163)
		926

Swissair Konzern

Segmentberichterstattung nach Konzernbereichen

(Mio. CHF)	Segmentserlöse			Ergebnis der	Netto	Personal-
	Intersegment	Seg. extern	Total	betrieblichen Tätigkeit	investiertes Kapital ¹	positionen
Geschäftsfelder						
SAirLines ²	458	3 903	4 361	79	3 095	10 202
SAirServices ²	952	889	1 841	99	700	6 521
SAirLogistics ²	10	1 033	1 043	11	30	1 942
SAirRelations	236	2 387	2 623	175	1 500	17 260
SAirGroup	14	0	14	(20)	n.a.	125
Subtotal Segmente	1 670	8 212	9 882	344	5 325	36 050
- konzernint. Umsatz	(1 670)		(1 670)			
+ equity-kons. Beteiligungen					115	
Total Konzern	0	8 212	8 212	344	5 440	36 050

Segmentberichterstattung nach Regionen (Zuordnung nach Standort Firmenhauptsitz)

(Mio. CHF)	Segmentserlöse Total		Ergebnis der		Personalposition	
	1996	1995	1996	1995	1996	1995
Regionen						
Europa	7 383	6 731	308	241	29 155	27 354
davon Schweiz ³	6 116	5 914	206	172	17 593	18 742
Amerika	243	120	27	5	3 221	2 166
Asien	130	25	15	(1)	1 760	1 633
Ozeanien	456	152	(6)	2	1 523	986
Afrika	0	0	0	0	391	564
Total	8 212	7 028	344	247	36 050	32 703

¹ Das netto investierte Kapital ist definiert als:
Operatives Anlagevermögen plus Nettoumlaufvermögen ohne verfügbare Mittel abzüglich operative Rückstellungen.

² Proforma-Ausgliederung gemäss Struktur per 1. 1. 1997
Die Zahlen 1995 sind infolge Neuorganisation der Konzernbereiche nicht vergleichbar.

³ Flugbetriebserlöse fallen zwischen den Regionen an und können nicht aufgeteilt werden.
Sämtliche Flugbetriebserlöse und das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sind deshalb dem Sitz der Gesellschaft in der Schweiz zugeordnet.

Aufteilung Flugbetriebserlöse nach Gebieten und Tätigkeiten siehe Seite 12
(Erläuterung 2)

Swissair Konzern

Allgemeines

Die konsolidierte Jahresrechnung 1996 entspricht erstmals den Grundsätzen der International Accounting Standards.

Die entsprechenden Vorjahresvergleiche sind mittels Restatement für die Bilanz und die Erfolgsrechnung angepasst worden. Auf die Anpassung der Mittelflussrechnung wurde aus technischen Gründen verzichtet.

Die aus dem Restatement resultierenden Änderungen zu den früher angewandten EU-Richtlinien 4 und 7 sind im Eigenkapitalnachweis separat ausgewiesen bzw. bei den entsprechenden Erläuterungen vermerkt.

Im Berichtsjahr wurden der Trading- und der Verpflegungsbereich innerhalb der SAirRelations durch die Akquisition der Allders Gruppe sowie durch Gate Gourmet São Paulo und Thailand verstärkt. Dadurch erhöhte sich der Konzernumsatz um CHF 718 Mio. und die Bilanzsumme um CHF 347 Mio..

Per 31.12.1996 wurden im Hinblick auf die neue Holdingstruktur verschiedene Bereiche des Swissair-Stammhauses verselbständigt; sie werden nun als 100%-Tochtergesellschaften konsolidiert (siehe Liste der Beteiligungen Seiten 24 und 25).

Konsolidierte Erfolgsrechnung 1996

(Mio. CHF)	1996	1995	Veränderung
			in %
1. Betriebserlöse	8 212	7 028	
Flugbetriebserlöse	4 441	4 374	+ 2
Übrige Transporterlöse	316	112	+182
Technischer Unterhalt Flugzeuge	426	294	+ 45
Cateringerlöse	971	804	+ 21
Hotel- und Restaurationserlöse	296	308	- 4
Erlöse aus Personalverpflegung	70	38	+ 84
Verkäufe an Bord, Tax Free-Shops	940	374	+151
Handelserträge	62	35	+ 77
Abfertigungserlöse	176	269	- 35
Provisionserlöse	87	85	+ 2
Flugzeugvermietungen	28	55	- 49
Informatik-Dienstleistungen	61	59	+ 3
Liegenschaftserlöse	35	34	+ 3
Verwaltungs- und Managementserlöse	19	14	+ 36
Buchgewinne aus Anlageverkäufen	87	52	+ 67
Andere Erlöse	197	121	+ 63

Die Aufteilung der Erlöse nach Regionen und nach Konzernbereichen ist aus der Segmentberichterstattung auf Seite 10 ersichtlich.

Der Anstieg der Übrigen Transporterlöse ist auf die Berücksichtigung von Bruttoerlösen im Speditions-geschäft zurückzuführen (bisher netto).

Der Erlös aus technischem Unterhalt beinhaltet CHF 39 Mio. (1995: CHF 46 Mio.) von Kooperationspartnern. Die Buchgewinne resultieren im wesentlichen aus dem Verkauf von 4 MD-81, 10 Fokker 100 sowie 5 Saab 340A.

Die Zunahme der Verkäufe in Tax Free-Shops ist hauptsächlich in der Akquisition von Allders begründet.

Das Wachstum der Handels-, Verpflegungs-, Catering-, Tax Free- und anderer Erlöse ist grösstenteils auf die Erweiterung des Konsolidierungskreises zurückzuführen (CHF 718 Mio.).

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1996	1995	Veränderung
			in %
2. Flugbetriebserlöse	4 441	4 374	+ 2
nach Gebieten:			
- Europa	2 035	2 047	- 1
- Nordatlantik	873	874	- 0
- Südatlantik	165	91	+ 81
- Mittlerer Osten	221	215	+ 3
- Ferner Osten	842	821	+ 3
- Afrika	305	326	- 6
nach Tätigkeiten:			
- Passagen	3 830	3 785	+ 1
- Fracht	581	559	+ 4
- Post	30	30	+ 0

Die Erlöse, die aufgrund eines «blocked-space agreement» mit Delta Air Lines für fest von ihr gemietete Flugzeugkapazität erzielt wurden, machen CHF 60 Mio. (1995: CHF 47 Mio.) aus.

Ein Frequenzaufbau von 33% resultierte im Südatlantik in höheren Flugbetriebserlösen.

(Mio. CHF)	1996	1995
3. Materialaufwand	3 593	2 718
Treibstoffkosten	528	417
Aufwand für bezogene Waren	1 569	1 083
Aufwand für bezogene Leistungen	1 496	1 218

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

Die Materialkosten stiegen hauptsächlich durch die Erweiterung des Konsolidierungskreises, der Aufwand für bezogene Leistungen zusätzlich durch die neu erfassten Vorleistungen im Bereich Spedition (Umstellung auf Bruttoprinzip).

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1996	1995
4. Personalaufwand	2 618	2 561
Löhne und Gehälter	1 971	2 044
Übrige Personalkosten inkl. Altersvorsorge	647	517
Beiträge an Pensionskassen, Leistungsprimat	6	1
Beiträge an Pensionskassen, Beitragsprimat	267	1
Beiträge an staatliche Altersversicherungen	125	1
Übrige Sozialversicherungen	89	1
Übrige Vergütungen an das Personal	160	1

¹ Vorjahreszahlen konnten aus technischen Gründen nicht ermittelt werden.

Personalvorsorgeeinrichtungen:

Für die betriebliche Altersvorsorge bestehen im Konzern mehrere unabhängige Personalvorsorgeeinrichtungen. Das Vermögen wird weitgehend ausserhalb der Gesellschaften in selbständigen Stiftungen gehalten. Wo dies nicht der Fall ist, werden für die Vorsorgeleistungen entsprechende Rückstellungen in der Bilanz gebildet.

Ungefähr 90% der versicherten Konzernangestellten sind an Vorsorgeeinrichtungen mit Beitragsprimat und 10% mit Leistungsprimat angeschlossen. Die Finanzierung erfolgt in der Regel durch Arbeitnehmer- und Arbeitgeber-Beiträge. Die zukünftigen Verpflichtungen sowie die entsprechenden Vermögenswerte werden laufend versicherungstechnisch überprüft.

1. Selbständige Vorsorgeeinrichtungen mit Leistungsprimat

- Vorsorgeverpflichtungen	111	92
- Vermögen zu Marktwerten	141	120
- Überdeckung (nicht bilanziert)	30	28

2. Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen

- Vorsorgeeinrichtungen mit Leistungsprimat	1	2
- Vorsorgeeinrichtungen mit Beitragsprimat	4	5
- Rückstellungen im Rahmen der Neuregelung des Pensionierungsalters	60	60
Total	65	67

Im Rahmen der Neuregelung des Pensionierungsalters ab 1995 entstanden anwartschaftliche Rechte des Personals für Pensionierungsalter 63. Die daraus entstehenden zukünftigen finanziellen Verpflichtungen werden durch die Swissair getragen.

3. Versicherungstechnische Annahmen bei den wichtigsten

Personalvorsorgeeinrichtungen mit Leistungsprimat	
- Diskontsatz	4.0-6.0%
- Kapitalrendite	3.0-6.5%
- Lohnentwicklung	2.5-3.0%

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1996	1995
5. Sonstige betriebliche Aufwendungen	1 056	909
Übrige Personalkosten	71	64
Versicherungskosten	30	26
Liegenschafts- und Energiekosten	301	281
Fernmeldekosten	52	49
Werbe- und Repräsentationskosten	162	129
Debitorenverluste	0	6
Kursdifferenzen	(52)	21
Andere betriebliche Aufwendungen	492	333

Die Zunahme ist in der Erweiterung der Geschäftstätigkeit begründet.

6. Erfolg Beteiligungen

Erfolg aus betrieblichen Beteiligungen	27	0
- assoziierte Gesellschaften	26	
- übrige	13	39
Aufwendungen aus betrieblichen Beteiligungen		
- Wertberichtigungen	(12)	
Erfolg aus übrigen Beteiligungen	(35)	12
Erlöse aus übrigen Beteiligungen	0	14
Aufwendungen aus übrigen Beteiligungen		
- Wertberichtigungen	(35)	(2)

Als betriebliche Beteiligungen gelten Gesellschaften, bei welchen aus strategischen Gründen eine namhafte Minderheit erworben wurde. Kosten und Erlöse aus solchen Beteiligungen sind im betrieblichen Ergebnis enthalten.

7. Ausserordentliche Erlöse

	41	24
--	----	----

Bei den ausserordentlichen Erlösen handelt es sich um die Auflösung von nicht mehr benötigten Wertberichtigungen sowie um Buchgewinne aus dem Teilverkauf der UTO-Immobilien-Gruppe.

8. Ausserordentliche Aufwendungen

	739	366
--	-----	-----

Die ausserordentlichen Aufwendungen umfassen die vollständige Wertberichtigung der Beteiligung an Sabena, Brüssel, von CHF 267 Mio. sowie CHF 300 Mio. für zukünftige Strukturanpassungen im Umfeld des liberalisierten europäischen Luftverkehrs. Im weiteren wurden Rückstellungen für zusätzliche Goodwill-Abschreibungen, umweltbedingte Altlasten, Lease-Absicherungsgeschäfte sowie im Frachtbereich gebildet.

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1996	1995
9. Erfolg Finanztransaktionen	(50)	(37)
Wertberichtigung auf Darlehen	0	(11)
Zinserlöse	196	234
Wertschriften und übrige Finanzerlöse	59	56
Übriger Finanzerlös	255	290
Zinsaufwand	(291)	(286)
Kursdifferenzen	12	(11)
Finanzierungsaufwand und Diverse	(26)	(19)
Übriger Finanzaufwand	(305)	(316)

In den Finanzerlösen sind CHF 12 Mio. (1995: CHF 9 Mio.) kapitalisierte Zinsen auf Vorauszahlungen für Flugzeuge und Sachanlagen sowie kapitalisierte Zinsen auf Darlehen gegenüber Dritten enthalten.

Der durchschnittliche Zinssatz des Fremdkapitals beträgt 5,5% (Vorjahr 5,7%).

Im Zinsaufwand sind Zinsen im Zusammenhang mit Leasing in der Höhe von CHF 95 Mio. (1995: CHF 96 Mio.) enthalten.

10. Steuern

	41	35
Ertragssteuern	68	42
Kapitalsteuern	19	12
Latente Steuern	(46)	(19)

Bei der Berechnung der latenten Steuern wurde die Comprehensive Liability Methode angewandt, womit sämtliche Steuerschulden voll ausgewiesen sind. Zukünftig verrechenbare Steuerverluste sind unter den transitorischen Aktiven aktiviert.

Aus der Neubewertung von Vermögensgegenständen im Zusammenhang mit der Anwendung der IAS-Richtlinien entstehen keine zusätzlichen Steuerschulden.

Swissair Konzern

Konsolidierte Bilanz per 31. Dezember 1996

(Mio. CHF)	1996	1995
11. Verfügbare Mittel	2 287	2 799
Wertpapiere	1 003	1 085
Bankguthaben, Kasse, Post	313	232
Geldanlagen	971	1 482
Fälligkeit < 3 Monate	1 089	1 624
Fälligkeit > 3 Monate	1 198	1 175
Der Marktwert der Wertpapiere beträgt rund CHF 1 050 Mio.		
12. Forderungen	1 297	951
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 256	909
(davon an assoziierte Gesellschaften		
1996: CHF 28 Mio., 1995: CHF 30 Mio.)		
Kurzfristige Darlehen	6	4
(davon an assoziierte Gesellschaften		
1996: CHF 1 Mio., 1995: CHF 0 Mio.)		
Reservierte Aktien*	14	14
Übrige	79	74
Delkrederer	(58)	(50)
13. Vorräte	302	189
Halbfabrikate und angefangene Arbeiten		
(inkl. technisches Verbrauchsmaterial)	54	71
Verpflegungsmaterial	53	29
Übrige Vorräte	195	89

Das technische Flugzeugverbrauchsmaterial ist ab 1996 im Anlagevermögen unter Flugzeugersatzmaterial ausgewiesen.

* Details siehe Erläuterung 14 (Seite 37) im Einzelabschluss.

Swissair Konzern

14. Immaterielle Anlagen und Sachanlagen

(Mio. CHF)		Stand ¹ 1.1.96	Veränderung			Stand 31.12.96
			Konsolidierungskreis und Kursdifferenzen	Zu- gänge	Ab- gänge	
I. Goodwill	Anschaffungswerte	191	349	37	31	546
	Abschreibungen ²	40	53	30	9	114
	Buchwerte	151	296	7	22	432
II. Immobilien	Anschaffungswerte	1 357	48	88	68	1 425
(ohne Hotels)	Abschreibungen	568	13	48	53	576
	Buchwerte	789	35	40	15	849
III. Hotel- Immobilien	Anschaffungswerte	889 ³	75	31	2	993
	Abschreibungen	221	17	23	1	260
	Buchwerte	668	58	8	1	733
IV. Eigene Flugzeuge	Anschaffungswerte	3 983		871	698	4 156 ⁴
	Abschreibungen	1 575	156	241	265	1 707
	Buchwerte	2 408	(156) ⁵	630	433	2 449
V. Geleaste Flugzeuge und Triebwerke (Financial Leasing) ⁶	Anschaffungswerte	1 525	183	341		2 049
	Abschreibungen	585	30	100		715
	Buchwerte	940	153 ⁷	241	0	1 334
VI. Reservetriebwerke und Flugzeug- ersatzmaterial ⁹	Anschaffungswerte	781	79 ⁸	80	81	859 ⁴
	Abschreibungen	421	66	56	71	472
	Buchwerte	360	13	24	10	387
VII. Übrige Sachanlagen	Anschaffungswerte	1 224	57	180	80	1 381 ⁴
	Abschreibungen	795	52 ⁵	130	73	904
	Buchwerte	429	5	50	7	477
Summe Sachanlagen und immaterielle Anlagen	Anschaffungswerte	9 950	791	1 628	960	11 409
	Abschreibungen	4 205	387	628	472	4 748
	Buchwerte	5 745	404	1 000	488	6 661

¹ Differenzen zwischen dem Abschluss 31.12.1995 und Vortrag per 1.1.1996 betreffen IAS Restatement. Neben den in der Geschäftstätigkeit begründeten Veränderungen haben vor allem die eingeführten IAS-Richtlinien zu Erweiterungen und Umgliederungen geführt (Hotels und Leasings separiert, Umgliederung Darlehen/Vorauszahlungen). Siehe auch Angaben zur Mittelflussrechnung Erläuterungen 22-26. Finanzanlagen sind ab 1996 unter Erläuterung 15 separat ausgewiesen.

² Abschreibungsfristen sind nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten individuell pro Akquisition und Geschäftsbereich zwischen 5 und max. 20 Jahren festgelegt.

³ Die Immobilien der Hotels und Freizeiteinrichtungen wurden im Rahmen des Restatements neu bewertet. Die Bewertung wurde grundsätzlich nach Marktwert vorgenommen. Ausgangsbasis bildete eine firmenexterne Bewertung per 1.1.1995 durch ein spezialisiertes Institut.

⁴ inkl. Vorauszahlungen
Eigene Flugzeuge CHF 282 Mio.
Reservetriebwerke und Ersatzmaterial CHF 1 Mio.
Übrige Sachanlagen CHF 17 Mio.

⁵ Anlässlich der Neuausrichtung der Balair/CTA wurden die Buchwerte der A310-Flotte um CHF 70 Mio. reduziert. Die bei Banken hinterlegten Gelder für Leasingverträge werden neu als Darlehen an Dritte ausgewiesen.

⁶ Weitere Angaben zu Finanzleasings siehe auch Erläuterung 28.

⁷ Dieser Beitrag stellt einen erfolgsunwirksamen Kursgewinn dar, da die Leasingverträge auf USD-Basis aktiviert bzw. passiviert sind.

⁸ Umgliederung technisches Flugzeug-Verbrauchsmaterial in Anlagevermögen.

⁹ Im Flugzeugersatzmaterial ist neu auch das Flugzeugverbrauchsmaterial enthalten.

Swissair Konzern

Versicherungswerte (Mio. CHF) per	1996	1995
Immobilien	2 967	2 476
Flugzeugpark (eigene und geleaste Flugzeuge, Reservetriebwerke und Flugzeugersatzmaterial)	6 054	5 233
Übrige Sachanlagen	1 382	1 417

Per Jahresende waren Sachanlage-Investitionen im Umfang von CHF 1,3 Milliarden beschlossen bzw. bestellt. Es handelt sich hauptsächlich um neue Flugzeuge inkl. Reservetriebwerke und Ersatzmaterial.

(Mio. CHF)	1996	1995
15. Finanzanlagen	1 007	1 118
Beteiligungen	612	878
– assoziierte Gesellschaften	115	358
– übrige Gesellschaften	497	520
Darlehen	395	240
– assoziierte Gesellschaften	11	6
– übrige Gesellschaften	384	234

Details zur Veränderung der Finanzanlagen	(111)
Zugänge von Darlehen verzeichneten die Gesellschaften:	24
– Nuance Intl. Holding	7
– Swissair	6
– Sodereal Holding	7
– Diverse	4
Abgänge von Darlehen an Dritte	(10)
Umgliederung aus übrigen Anlagen (siehe Erläuterung 14)	154
Diverse Veränderungen	1
Differenzen aus Bewertungsänderungen ergaben sich vor allem bei:	(280)
– Beteiligung Sabena	(267)
– Beteiligung Austrian Airlines	(11)
– Equity-Bewertungen	(2)

16. Kurzfristige Verbindlichkeiten	1 621	1 834
Bankdarlehen und Bankkontokorrent	162	456
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	614	542
– assoziierte Gesellschaften	12	13
– übrige Gesellschaften	602	529
Personalvorsorge	31	27
Personaldepositenkasse	155	144
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	601	549
Diverse übrige Schulden	15	83
Kurzfristige Leasingverbindlichkeiten	43	33

Von den kurzfristigen Verbindlichkeiten sind CHF 163 Mio. (1995: CHF 308 Mio.) zu marktüblichen Konditionen zu verzinsen. Die noch nicht eingelösten Transportdokumente werden aufgrund von Erfahrungswerten bewertet. Es werden die Dokumente des laufenden Jahres plus der letzten zwei Jahre zurückgestellt.

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1996	1995
17. Passive Rechnungsabgrenzungen	1 333	1 106

Die Passiven Rechnungsabgrenzungen beinhalten zur Hauptsache noch nicht eingetroffene Belastungen für bezogene Lieferungen und Leistungen des Berichtsjahres. Der Zugang aus Neu-Akquisitionen beläuft sich auf rund CHF 60 Mio.

18. Langfristige Verbindlichkeiten	5 195	4 400
Obligationenanleihen ¹	1 741	1 591
Hypotheken	228 *	329
Bankdarlehen	1 337 *	965

Übrige langfristige Schulden	219	180
	1996	1995

Fälligkeit < 12 Monate	524	35
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	1 403	1 338
Fälligkeit nach 5 Jahren	1 598	1 692

Verbindlichkeiten aus aktivierten Leasingverträgen ²	1 670	1 335
	1996	1995

Fälligkeit < 12 Monate (unter kurzfristigen Verbindlichkeiten)		
Fälligkeit 1 bis 5 Jahre	330	193
Fälligkeit nach 5 Jahren	1 340	1 142

* Davon sind CHF 835 Mio. durch Flugzeuge und Immobilien pfandgesichert. Die Buchwerte der für Hypotheken und Bankdarlehen verpfändeten Aktiven betragen CHF 1141 Mio.

¹ Die Optionsanleihe 96-04 wurde gemäss IAS 32 behandelt.

² Es bestehen Zinsabsicherungs- und teilweise auch Währungsabsicherungsgeschäfte auf dem Finanzmarkt, welche nicht bilanziert werden. Der Kontraktwert beläuft sich auf CHF 846 Mio., der Marktwert auf CHF 806 Mio.

Sofern bei einer langfristigen Verschuldung eine ebenfalls langfristige Neuverschuldung in ähnlichem Umfang vorgesehen ist, wird die innerhalb eines Jahres fällige Rückzahlung unverändert unter den langfristigen Schulden ausgewiesen. In allen anderen Fällen erfolgt eine Umbuchung auf die kurzfristigen Verbindlichkeiten.

Vom Total von CHF 5195 Mio. entfallen CHF 1995 Mio. auf Verbindlichkeiten in Fremdwährungen, davon CHF 1712 Mio. (Leasing CHF 1670 Mio.) auf US-Dollar.

Zusätzlich zu den von Swissair Schweizerische Luftverkehr AG begebenen Obligationenanleihen und Privatplazierungen von total CHF 1720 Mio. (Details siehe Seite 38) sind folgende bei Tochtergesellschaften ausstehend:

2½%	CHF 20 Mio. Optionsanleihe	1986–1997 der Balair/CTA A*
variabel	CHF 1 Mio. Obligationenanleihe	1993–2002 der Casino-Kursaal de Montreux SA
(zurzeit 2%)		

* Die Optionsrechte sind verfallen.

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1996	1995					
19. Rückstellungen	1 360	995					
Restrukturierungsaufwand	774	289					
Währungs- und übrige Risiken	226	341					
Ertrags- und Kapitalsteuern	79	38					
Latente Steuern	184	228					
Pensionsverpflichtungen ¹	65	67					
Austrittsabfindungen Ausland und übrige Pensionsverpflichtungen	32	32					
¹ Kommentar siehe Erläuterung 4.							
20. 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.							
21. Eigenkapital							
Entwicklung und Zusammensetzung:							
(Mio. CHF)	Aktienkapital	Kapitalreserven (Agio) und Genussscheine	Reserven aus Gewinnzuweisung	Spezielle Reserven	Konzernreserven	Ergebnis	Eigenkapital
Stand 31.12.1995 nach EU-Richtlinien	808	462	160	160	1 273	(147)	2 716
Anpassungen an IAS:							
- Hotel- und Freizeitanlagen					(127)		(127)
- Leasing					23	(11)	12
- Rückstellungen Pensionen					(28)		(28)
- Übrige Rückstellungen					(115)	(3)	(118)
- Offene Transportdokumente					41		41
- Übrige Positionen					14		14
Stand 1.1.1996 nach IAS	808	462	160	160	1 081	(161)	2 510
Gewinnverteilung					(161)	161	0
Konzernergebnis						(497)	(497)
Währungsumrechnung					97		97
Veränderung des Konsolidierungskreises							
					(1)		(1)
Stand 31.12.1996	808	462	160	160	1 016	(497)	2 109

Eigenkapital in % der Bilanzsumme 1996: 18% (1995: 23%). Weitere Informationen und Kennzahlen siehe Seite 3 «Informationen für den Kapitalanleger».

Swissair Konzern

Konsolidierte Mittelflussrechnung

(Mio. CHF)	1996		
22. Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen	918		
Abschreibungen auf Sachanlagen und Goodwill	628		
Wertberichtigungen auf Finanzanlagen	290		
23. Übrige Bewertungen und Korrekturen	496		
Finanz- und Beteiligungsergebnis	95		
Nicht realisierte Fremdwährungsgewinne	(63)		
Veränderung Rückstellungen	481		
Sonstige Korrekturen	(17)		
24. Investitionsstätigkeit im Bereich Sachanlagen	(692)		
Kauf Flugzeuge/Triebwerke/Ersatzmaterial	(952)		
Kauf übrige Sachanlagen	(291)		
Verkauf Flugzeuge/Triebwerke/Ersatzmaterial	516		
Verkauf übrige Sachanlagen	35		
25. Kauf/Verkauf von Beteiligungen	(402)		
	Zugänge	Abgänge	
Sachanlagen	100	(1)	99
Verbindlichkeiten	(5)	4	(1)
Bezahlter Goodwill	361		361
Nettoumlaufvermögen ohne Flüssige Mittel	(37)	21	(16)
	419	24	443
(bezahlter) erhaltener Kaufpreis	(460)	18	(442)
Flüssige Mittel	41	(1)	40
Mittelfluss aus (Kauf) Verkauf von Beteiligungen	(419)	17	(402)
26. Finanzierungstätigkeit	(19)		
Dividendenausschüttungen an Minderheiten	(10)		
Netto Aufnahme von langfristigen verzinslichen Darlehen	24		
Rückzahlung von Verbindlichkeiten aus Finanzleasing	(33)		

Swissair Konzern

Weitere Angaben

(Mio. CHF)	1996	1995
27. Eventualverpflichtungen	116	76

Es handelt sich um Garantien und Bürgschaften an Dritte, welche im Rahmen der normalen Geschäftstätigkeit gewährt wurden.
Der Zugang liegt einerseits in den höheren Fremdwährungsumrechnungskursen (rund CHF 20 Mio.) und andererseits in den Neu-Akquisitionen begründet.

28. Anlagen und Güter im Leasing

Finanz-Leases: Anmerkungen und Beträge sind bei den betreffenden Bilanz- und Erfolgspositionen aufgeführt.

Operating Leases: Geleaste Objekte, die den Charakter einer Miete aufweisen, werden als «Operating Leases» behandelt und die Leasing-Raten über die Laufzeit erfolgswirksam erfasst.

Der Umfang der gesamten Leaseverpflichtungen von «Operating Leases» beträgt:

(Mio. CHF)	Anschaffungswerte		Finanzielle Verpflichtungen	
	1996	1995	1996	1995
Flugzeuge/Triebwerke	793	728	330	269
Übrige Sachanlagen	1	1	0	1
Total	794	729	330	270

Die Verpflichtungen betragen aufgeteilt nach Fälligkeit:

– innerhalb von 12 Monaten	62
– innerhalb von 1 bis 5 Jahren	155
– über 5 Jahre	113

Die mengenmässigen Angaben sind in der Gesamtübersicht «Flugzeug-Flotte» Seite 26 enthalten.

29. Offene derivative Finanz-Transaktionen

Instrumente des Risiko-Managements (Absicherung) und Ausserbilanz-Risiken: Als international tätiges Unternehmen ist der Swissair Konzern stark von Wechselkurs- und Zinssatzschwankungen betroffen. Zur Absicherung solcher unterschiedlicher Risikopositionen werden auch derivative Instrumente eingesetzt.

Als oberster Grundsatz gilt, dass keine solchen Instrumente ohne entsprechendes Basisgeschäft getätigt werden dürfen und dass diese Instrumente jederzeit vom Konzern bewertet werden können.

Management der Wechselkursrisiken:

Zur Reduktion dieses Risikos wird auf Konzernstufe das Netting der operativen Fremdwährungserträge und -kosten angestrebt, und nur die resultierende Spitze wird über den Finanzmarkt gehandelt. Derivative Finanzinstrumente dienen zur Absicherung bestehender oder zukünftiger Nettofremdwährungspositionen sowie zur Absicherung von Grossprojekten wie der Beschaffung von Flugzeugen. Aus Kostengründen werden jedoch nicht alle Positionen permanent abgesichert. Die Absicherungsinstrumente umfassen Devisentermingeschäfte sowie Währungsoptionen auf einzelnen der wichtigsten Währungen.

Der Kontraktwert der Instrumente zur Absicherung von Grossprojekten beträgt CHF 149,5 Mio. und deren Marktwert CHF 154,1 Mio., wobei dieser ohne Einfluss auf die Perioden-Erfolgsrechnung bleibt.

Die erfolgswirksam bewerteten Absicherungen aus der operativen Tätigkeit haben einen Kontraktwert von CHF 80 Mio. und einen Marktwert von CHF 82 Mio.

Swissair Konzern

Management der Zinsrisiken:

Der Swissair Konzern verwendet verschiedene Instrumente zur Verminderung der Zinskosten und Erhöhung der Zinserträge. Durch Zinsaustauschgeschäfte werden die Zinsbindungen der kurz- und langfristigen Geldanlagen/Geldaufnahmen verändert. Differenzen aus solchen Geschäften werden laufend erfolgswirksam als «Erfolg aus Finanztransaktionen» berücksichtigt. Entfällt das Basisgeschäft, werden weiterbestehende derivative Geschäfte «Mark-to-market» bewertet.

Management der Marktpreisrisiken:

Marktpreisrisiken werden – wenn überhaupt – nur sehr selektiv abgesichert.

Management des Kreditausfallrisikos:

Der Swissair Konzern erwartet keine Verluste aus der Vertragserfüllung der Gegenparteien. Dies einerseits aufgrund der Überwachung der Limiten gegenüber den Vertragsparteien zur Verhinderung von Klumpenrisiken und andererseits aufgrund der hohen Anforderungen an das Rating der Vertragsparteien.

Zusammenfassung derivative Finanz-Transaktionen:

(Mio. CHF)	Kontraktwert	Marktwert
Zins- und Währungsswaps für Absicherung «Finanz-Leases»	846	806 ¹
Zins-Derivate allgemein	1 044	1 086
Devisenterminkontrakte und Optionsgeschäfte	409	414

¹ Für den tieferen Marktwert wurden Rückstellungen gebildet.

Derivat-Geschäfte in Zusammenhang mit den Flugzeugleasings siehe auch Erläuterung 18.

30. Entschädigungen an den Verwaltungsrat

Die Honorare an den Verwaltungsrat der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG betragen im Berichtsjahr CHF 396 000 (1995: CHF 426 000). Es werden keine Tantiemen ausbezahlt.

31. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine erwähnenswerte Ereignisse zu verzeichnen.

Liste der Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen

Swissair Konzern

(Stand 31.12.1996)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	approx. Gesellschaftskapital in 1000 CHF	Konsolidierung
SAirGroup				
Roscor AG, Kloten (Beteiligung an Galileo International 13,2%, Galileo Japan 11,0%; Anschaffungswert USD 114,8 Mio.)	100 %	CHF	100	V
Polygon Insurance Co. Inc., Guernsey	24,4%	GBP	50 000	E
Swissair International Finance II Ltd, Guernsey	100 %	GBP	1	V
DSS World Sourcing AG, Kloten	33,3%	CHF	300	E
Konzernbereich SAirLines				
Swissair, Schweiz. Luftverkehr AG, Zürich	100 %	CHF	807 805	V
Airline Financial Support Services, Bombay	75,0%	INR	36 000	V
Austrian Airlines, Wien	10,0%	ATS	2 600 000	B
Balair/CTA AG, Meyrin	99,7%	CHF	129 795	V
Crossair AG, Basel	67,0%	CHF	328 500	V
- Aviation Financial Services AG, Kloten	80,0%	CHF	500	V
- Cargo and Passenger Air Service AG, Basel	100 %	CHF	2 000	V
- Luganair SA, Lugano-Agno	100 %	CHF	400	V
- AlparAG, Bern	20,0%	CHF	3 065	E
Delta Air Lines Inc., Atlanta	4,6%	USD	163 314	B
Sabena SA, Brüssel	49,5%	BEF	25 643 977	E
Singapore Airlines, Singapur	0,6%	SGD	1 282 546	B
Traviswiss AG, Kloten	100 %	CHF	2 000	V
Konzernbereich SAirServices				
SAirServices AG, Zürich*	100 %	CHF	91 500	V
Atraxis AG, Zürich*	100 %	CHF	10 000	V
- PlusData Gruppen A/S, Aarhus	75,0%	DKK	1 475	V
SR Technics AG, Zürich*	100 %	CHF	91 500	V
- Shannon Aerospace Ltd, Shannon	50,0%	IEP	30 000	E
Swissport International AG, Kloten*	100 %	CHF	12 000	V
- Swissport Basel AG, Basel	100 %	CHF	2 000	V
- Swissport Genève AG, Genf*	100 %	CHF	5 000	V
- Swissport Zürich AG, Zürich*	100 %	CHF	5 000	V
Avireal AG Zürich, Kloten	100 %	CHF	50 000	V
- Avireal SA Genève, Vernier	100 %	CHF	5 000	V
SAirServices Invest AG, Zürich	100 %	CHF	9 500	V
- Icarus Consulting AG, Opfikon	55,0%	CHF	100	V
- Pro Taxi AG, Kloten (inkl. Beteiligung)	100 %	CHF	100	V
- Prohotel Wäscherei AG, Kloten	54,2%	CHF	500	V
- Fibesta Holding AG, Zürich (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF	16 500	V
- Swissair Photo + Vermessungen AG, Regensdorf (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF	2 000	V
- Kanalfährdienst Olau Linie (UK) Ltd. & Co., Hamburg	5,0%	DEM	8 000	B
- Partenreederei MS «Olau Britannia» II, Hamburg	5,0%	DEM	55 000	B
- Partenreederei MS «Olau Hollandia» II, Hamburg	5,0%	DEM	55 000	B
- Flughafen-Immobilien-Gesellschaft AG, Zürich	1,3%	CHF	70 000	B
- Swiss Center Inc., New York	17,0%	USD	500	B
Konzernbereich SAirLogistics				
SAirLogistics AG, Kloten*	100 %	CHF	4 800	V
Swisscargo AG, Zürich*	100 %	CHF	2 500	V
Cargologic AG, Zürich*	100 %	CHF	1 800	V
Jacky Maeder AG, Basel (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF	13 000	V
Jetlogistics AG, Kloten*	100 %	CHF	800	V
Konzernbereich SAirRelations				
Swissair International Finance I Ltd, Guernsey	100 %	USD	160 478	V
Swissair International Finance III Ltd, Guernsey	100 %	CHF	196 710	V

V = Vollkonsolidierung E = Equitykonsolidierung B = Beteiligung * im Jahr 1996 gegründet

Swissair Konzern

(Stand 31.12.1996)	Anteil am Gesellschaftskapital	Gesellschaftskapital in 1000 Währungseinheiten	approx. Gesellschaftskapital in 1000 CHF	Konsolidierung
Gate Gourmet Holding AG, Opfikon	100 %	CHF	147 000	V
- Aero-Chef A/S, Kopenhagen (inkl. Beteiligungen)	100 %	DKK	5 000	1 135
- Gate Gourmet Genève SA, Genf	100 %	CHF	4 000	V
- Gate Gourmet Zürich AG, Zürich	100 %	CHF	10 000	V
- Crossair Catering AG, Kloten (25% bei Crossair)	75,0%	CHF	1 000	V
- Gate Gourmet France SA, St-Louis	100 %	FRF	10 000	2 575
- Gate Gourmet Deutschland GmbH, Frankfurt	100 %	DEM	15 000	13 020
- Gate Gourmet International AG, Kloten	100 %	CHF	2 500	V
- Gate Gourmet Northern Europe A/S, Kopenhagen (inkl. Beteiligungen)	100 %	DKK	50 000	11 350
- Gate Gourmet Western Europe Ltd. A/S, Kopenhagen (inkl. Beteiligungen)	100 %	DKK	3 000	681
- Gate Gourmet Japan KK Ltd, Narita	100 %	JPY	80 000	912
- USAS Uçak Servisi A.S., Istanbul	70,0%	TRL	50 000 000	640
- Gate Gourmet Portugal Ltda, Lissabon	100 %	PTE	10 000	84
- Gate Gourmet São Paulo Ltda, São Paulo	100 %	BRL	22 346	27 486
- Gate Gourmet (Thailand) Ltd., Bangkok	100 %	THB	20 000	990
- Airst GmbH, Wien	35,0%	ATS	10 000	1 200
- Iber-Swiss Catering SA, Madrid	30,0%	ESP	500 000	5 000
- Buenos Aires Catering SA, Buenos Aires	45,0%	ARS	5 750	7 303
- Papadacos Catering SA, Athen	35,0%	GRD	930 000	4 836
Rail Gourmet Holding AG, Opfikon (inkl. Beteiligungen)	100 %	CHF	2 000	V
Restorama AG, Opfikon	100 %	CHF	2 000	V
- Stadtküche Leipzig GmbH, Leipzig	100 %	DEM	250	217
- RoRi Fernküchenbetriebe GmbH, Engen (inkl. Beteiligungen)	100 %	DEM	50	43
SNH Finanzierungen AG, Hergiswil	100 %	CHF	93 500	V
- Swissair «Swissôtel» Management AG, Opfikon	100 %	CHF	1 500	V
- Sodereal Holding SA, Zürich	99,3%	CHF	55 600	V
Hiro/Swissair AG, Wien	75,0%	ATS	90 000	10 800
Hotel Ascot BV, Amsterdam	100 %	NLG	11 500	8 890
Hotel International AG, Zürich	74,3%	CHF	20 000	V
Hotel Le Plaza Basel AG, Basel	78,3%	CHF	18 535	V
Le Montreux Palace SA, Montreux (inkl. Beteiligung)	68,2%	CHF	20 630	V
Rheinpark Plaza Neuss GmbH, Neuss	100 %	DEM	9 000	7 812
Lensa Ltd., Seoul (The Swiss Grand Hotel)	40,0%	KRW	23 895 000	36 559
- Swissôtel Holding Inc., Dover, Delaware	100 %	USD	247 282	331 358
SNH Boston Inc., Boston	100 %	USD	81 372	109 038
SNH Chicago Inc., Chicago	100 %	USD	16 302	21 845
SNH Atlanta Inc., Atlanta	100 %	USD	18 799	25 191
SNH New York Inc., New York	100 %	USD	116 049	155 506
Nuance International Holding AG, Opfikon	100 %	CHF	112 000	V
- Nuance Trading AG, Opfikon	100 %	CHF	7 000	V
- NDF Holdings Pty Ltd, Sydney (inkl. Beteiligungen)	100 %	AUD	6 000	6 420
- Stampos B.V., Amsterdam	100 %	GBP	98 178	223 846
Alders International Ltd. (UK), London (inkl. Beteiligungen)	100 %	GBP	6	14
Kleinstbeteiligungen der Divisionen sind nicht separat aufgeführt.				
Wesentliche Änderungen des Konsolidierungskreises:				
Akquisitionen:	Gate Gourmet (Thailand) Ltd, Bangkok	RoRi Fernküchenbetriebe GmbH, Engen		
	Gate Gourmet São Paulo Ltda., São Paulo	Stadtküche Leipzig GmbH, Leipzig		
	PlusData Gruppen, Aarhus	Stampos N.V., Amsterdam (Alders-Gruppe)		
Devestitionen:	Business Air, Aberdeen	Régie Schmid SA, Chêne-Bougeries		
	Horizon Immobilien AG, Zürich	Uto AG, Zürich		
	Horizon Immobilien-Verkauf AG, Zürich	Uto Management AG, Zürich		

V = Vollkonsolidierung E = Equitykonsolidierung B = Beteiligung * im Jahr 1996 gegründet

Swissair Konzern

(Stand 31.12.96)

	Typ	Eigene	Operating Lease	Finance Lease	Total	Bestellte Flugzeuge
Swissair	B747 Combi	3			3	
	B747 Pax			2	2	
	MD-11	7		6	13	3
	A310-322	4			4	
	A310-325		1		1	
	A321-111	2	1	3	6	2
	A320-214	10	1	3	14	4
	A319-100	2	2	1	5	3
	MD-81	4	7 ¹		11	
	A330-200				0	9
	Piaggio ²	9			9	
	Comte AC-4 ³	1			1	
	Total	42	12	15	69	21
Crossair	Saab 340-A		1		1	
	Saab 340-B	11	4		15	
	Saab 2000	12	6	5	23	2
	Avro RJ85	4			4	
	Avro RJ100	4		8	12	
	Total	31	11	13	55	2
Balair/CTA	A310-322 ⁴	1			1	
	A310-325 ⁴	2			2	
	MD-82 ⁵	3			3	
	MD-83 ⁵	4			4	
	Total	10	0	0	10	0
Total Verkehrsflugzeuge					124	
Schul- und Museumsflugzeuge					10	

¹ HB-INV von Crossair betrieben² Schulflugzeug³ Oldtimer⁴ von Swissair betrieben⁵ von Crossair betrieben

Swissair Konzern

Bericht des Konzernprüfers an die
Generalversammlung der Swissair
Schweizerische Luftverkehr
Aktiengesellschaft, Zürich

Als Konzernprüfer haben wir die konsolidierte Jahresrechnung (Erfolgsrechnung, Bilanz, Mittelflussrechnung und Anhang) der Swissair Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft, welche auf den Seiten 4 bis 26 im Teil «Konzernrechnung und Jahresrechnung der Swissair AG» des Geschäftsberichtes dargestellt ist, für das am 31. Dezember 1996 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die konsolidierte Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des Berufsstandes sowie nach den «International Standards on Auditing» der «International Federation of Accountants», wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der konsolidierten Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der konsolidierten Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der konsolidierten Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Im Zusammenhang mit der Umstellung der konsolidierten Jahresrechnung 1995 auf IAS wurde die Mittelflussrechnung nicht neu ermittelt. Deshalb werden, in Abweichung zu den Erfordernissen von IAS, lediglich die Zahlen des Berichtsjahres vorgelegt.

Gemäss unserer Beurteilung vermittelt die konsolidierte Jahresrechnung, unter Berücksichtigung der obigen Bemerkung, ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage in Übereinstimmung mit den «International Accounting Standards (IAS)», den Regeln zur Rechnungslegung des Kotierungsreglements der Schweizer Börsen und entspricht dem Gesetz.

Wir empfehlen, die vorliegende konsolidierte Jahresrechnung zu genehmigen.

Zürich, 7. April 1997

STG-Coopers & Lybrand AG

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

L. Marbacher
Dipl. Bücherexperte
Leitender Revisor

Vergleichszahlen der letzten 5 Jahre

Swissair Konzern

(Mio. CHF)	1996	1995	1995	1994	1993	1992
		IAS				
Total Betriebserlöse	8 212	7 028	7 013	6 449	6 403	6 214
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	344	247	237	131	216	214
Reinergebnis	(497)	(161)	(147)	23	59	113
Cash-flow aus betrieblicher Tätigkeit	873	n. a.	598	519	518	471
Investitionen gemäss Bilanz (Erläuterungen 15/16)	1 652	1 327	1 327	598	527	792
Abschreibungen auf Sachanlagen	628	593	486	484	514	526
Bilanzsumme	11 817	11 024	10 010	9 408	9 250	9 066
Aktiven						
– Anlagevermögen	7 668	6 863	6 070	5 651	5 745	6 101
– Umlaufvermögen	4 149	4 161	3 940	3 757	3 505	2 965
Passiven						
– Eigenkapital	2 109	2 510	2 716	2 928	2 907	2 883
– Minderheitsaktionäre	199	179	197	197	272	308
– Rückstellungen	1 360	995	818	537	488	468
– langfristige Verbindlichkeiten	5 195	4 400	3 456	3 165	3 086	3 192
– kurzfristige Verbindlichkeiten	2 954	2 940	2 823	2 581	2 497	2 215
Personalbestand (ganze Positionen)	36 050	32 703	32 703	31 098	24 550	25 304

Proforma-Eröffnungsbilanz per 1. Januar 1997

SAirGroup

(Mio. CHF)	1.1.1997
Aktiven	
Verfügbare Mittel	1 640
Aktive Rechnungsabgrenzungen	55
Umlaufvermögen	1 695
Flugzeuge A310	39
Beteiligungen	2 383
Darlehen	1 651
Anlagevermögen	4 034
Total Aktiven	5 729
Passiven	
Kurzfristige Verbindlichkeiten	1 131
Passive Rechnungsabgrenzungen	96
Anleihen	1 720
Bankschulden	700
Fremdkapital	3 647
Rückstellungen	475
Aktienkapital	808
Agio und Reserven	799
Eigenkapital	1 607
Total Passiven	5 729

Bericht an den Verwaltungsrat der Swissair
Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft
(neu SAirGroup), Zürich

Wir haben die Proforma-Bilanz der SAirGroup nach der Ausgliederung von Aktiven und Passiven auf den 1. Januar 1997 geprüft.
Im Anschluss an die Prüfung der Jahresrechnung auf den 31. Dezember 1996 (vgl. Bericht des Konzernprüfers vom 7. April 1997) prüften wir die Überleitung zur Proforma-Bilanz auf den 1. Januar 1997 bzw. die aus der Ausgliederung resultierenden Buchungsvorgänge. Die Proforma-Bilanz zeigt rückwirkend auf den 1. Januar 1997 die Aktiven, das Fremd- und Eigenkapital der SAirGroup nach der Ausgliederung der Aktivitäten Airline, Technik, Bodendienste, Cargo und Immobilien sowie der Flotte aus der Swissair Schweizerische Luftverkehr Aktiengesellschaft (neu SAirGroup).
Gemäss unserer Beurteilung entspricht die Proforma-Bilanz auf den 1. Januar 1997 Gesetz und Statuten.

Zürich, 7. April 1997

STG-Coopers & Lybrand AG

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

L. Marbacher
Dipl. Bücherexperte
Leitender Revisor

1. Allgemeines

Die Rechnungslegung der Swissair AG erfolgt in Übereinstimmung mit der schweizerischen Gesetzgebung. Es liegen ihr ursprüngliche Beschaffungswerte zugrunde. Im Rahmen der Anpassung der Konzernrechnung an die Erfordernisse der International Accounting Standards wurden auch der Ausweis und die Gliederung der Bilanz und Erfolgsrechnung der Swissair AG angepasst. Zur Hauptsache betrifft dies die Bilanzierung der geleaste Sachanlagen. Bei der Bewertung von Aktiven und Passiven wurde das Vorsichtsprinzip unverändert angewandt. Um einen Vorjahresvergleich zu ermöglichen, wurden Bilanz und Erfolgsrechnung des Jahres 1995 ebenfalls neu gegliedert. 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 20–50% als assoziierte Gesellschaften bezeichnet.

2. Wechselkurse

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

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

3. Umlaufvermögen

Für gefährdete Guthaben sind angemessene Wertberichtigungen in Abzug gebracht worden. Die Wertschriften sind zu Anschaffungs- oder tieferen Marktwerten bilanziert.

4. Anlagevermögen

Einzelgegenstände mit Anschaffungswerten über 10 000 Franken werden in der Anlagenbuchhaltung aktiviert und grundsätzlich über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Anschaffungen mit tieferem Anschaffungswert werden direkt der Erfolgsrechnung belastet.

Geleaste Sachanlagen, welche wirtschaftlich gesehen als Anlagenkäufe mit langfristiger Finanzierung (Financial Leases) zu betrachten sind, werden zum Verkehrswert aktiviert und über die Nutzungsdauer wie eigene Vermögensgegenstände abgeschrieben. Die dem Anlagewert entsprechenden Leasingverbindlichkeiten werden, aufgeteilt nach der Fälligkeit, passiviert. Der Zinsanteil der fälligen Leasingraten wird anhand des Saldos der Leasingverbindlichkeit festgelegt.

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.

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.

Die Abschreibungsdauer für Flugzeuge entspricht den Konzernrichtlinien (vergleiche Seite 5).

(in 1000 CHF)	Erläuterungen	1996	1995 ¹
Betriebserlöse	1/2	5 142 861	4 902 187
Materialaufwand	3	(2 478 599)	(2 082 747)
Personalaufwand	4	(1 519 513)	(1 709 915)
Sonstige betriebliche Aufwendungen	5	(654 028)	(574 972)
Abschreibungen		(376 585)	(406 059)
Betriebsaufwand		(5 028 725)	(4 773 693)
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		114 136	128 494
(vor einmaligen Abschlussbuchungen)			
Ausserordentliche Erlöse	6	438 218	216 315
Ausserordentliche Aufwendungen	7	(579 406)	(350 000)
Ausserordentliches Ergebnis		(141 188)	(133 685)
Ergebnis vor Finanzergebnis und Steuern		(27 052)	(5 191)
Erfolg aus Beteiligungen	8	(26 858)	22 017
Ordentliches Finanzergebnis	9	8 535	(17 094)
Ausserordentliches Finanzergebnis	10	59 026	0
Finanzergebnis		40 703	4 923
Steuern	11	(11 551)	(10 816)
Nettoeinfluss Restatement 1995 ²			15 184
Reinergebnis		2 100	4 100

¹ Die einzelnen Bilanz- und Erfolgspositionen 1995 sind infolge des Restatements (Angleichung an IAS-Rechnungslegung) nicht mehr voll mit dem im Vorjahr publizierten Abschluss vergleichbar.

² Die Differenz zwischen dem Ergebnis gemäss der Erfolgsrechnung 1995 nach Restatement (CHF -11,084 Mio.) und dem Ergebnis 1995 vor Restatement (CHF 4,1 Mio.) wurde 1996 erfolgswirksam verbucht.

Bilanz per 31. Dezember 1996

der Swissair Schweizerische Luftverkehr AG
(vor Gewinnverteilung)

(in 1000 CHF)	Erläuterungen	1996	1995 ¹
Aktiven			
Verfügbare Mittel	12	1 910 311	2 426 473
Forderungen	13	800 265	695 298
Reservierte Aktien	14	13 886	14 192
Vorräte		4 321	41 381
Aktive Rechnungsabgrenzungen		139 700	156 156
Umlaufvermögen		2 868 483	3 333 500
Immobilien		116 140	307 584
Flugzeugpark		2 536 338	2 132 328
Übrige Sachanlagen		54 422	132 732
Finanzanlagen		2 976 599	1 972 487
Anlagevermögen	15	5 683 499	4 545 131
Total Aktiven		8 551 982	7 878 631
Passiven			
Kurzfristige Verbindlichkeiten	16	1 398 219	1 375 989
Passive Rechnungsabgrenzungen		1 027 462	997 781
Langfristige Verbindlichkeiten	17	3 811 377	3 386 231
Rückstellungen	18	708 106	513 912
Fremdkapital		6 945 164	6 273 913
Aktienkapital		807 805	807 805
Allgemeine Reserven		621 996	621 996
Spezielle Reserven		160 000	160 000
Bilanzgewinn		17 017	14 917
Eigenkapital	19	1 606 818	1 604 718
Total Passiven		8 551 982	7 878 631

¹ Die einzelnen Bilanz- und Erfolgspositionen 1995 sind infolge des Restatements (Angleichung an IAS-Rechnungslegung) nicht mehr voll mit dem im Vorjahr publizierten Abschluss vergleichbar.

Anhang der
Jahresrechnung 1996

Swissair AG

Erfolgsrechnung 1996

Durch die Anpassung des Ausweises und der Gliederung der Jahresrechnung der Swissair AG in wesentlichen Teilen an die nach den International Accounting Standards (IAS) erstellte Konzernrechnung sowie durch die Auslagerung verschiedener Aktivitäten in neu gegründete Tochtergesellschaften ist die Vergleichbarkeit der Erfolgsrechnung 1996 mit den Vorjahreszahlen stark eingeschränkt.

Die Wechselkurse haben das Ergebnis nicht mehr so stark beeinflusst wie in den Vorjahren. Die Abschwächung des Schweizerfrankens in der zweiten Jahreshälfte hat den negativen Einfluss der ersten Monate weitgehend kompensiert.

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

Währungen	Durchschnittskurse 1996	1995	Veränderung in %
USD	1.23	1.19	3,4
DEM	81.98	82.65	- 0,8
ITL	0.079	0.073	8,2
GBP	1.92	1.88	2,1
FRF	24.11	23.75	1,5
JPY	1.13	1.27	- 11,0

Anteile einzelner Währungsgruppen an den gesamten Erlösen bzw. Aufwendungen:

Währungen	Erlöse 1996	1995	Aufwand 1996	1995
CHF	43%	43%	67%	63%
USD und USD-abhängige	25%	29%	19%	24%
Übrige	32%	28%	14%	13%

Swissair AG

(Mio. CHF)	1996	1995
1. Betriebserlöse	5 143	4 902
Flugbetriebserlöse Linienverkehr	3 784	3 738
– Passagenerlöse	3 212	3 183
– Frachterlöse	542	525
– Posterlöse	30	30
Chartererlöse	111	40
Diverse Verkehrserlöse	132	98
Catering- und Serviceleistungen an Bord	6	5
Handelserträge	34	39
Technische Unterhaltsleistungen	438	310
Bodendienste	216	212
Flugzeugvermietungen und Materialbereitstellungen	30	51
Informatikerlöse	5	65
Liegenschaftserlöse	55	41
Consulting	10	14
Provisionserlöse	83	81
Managementenerlöse	9	8
Buchgewinne aus Anlageverkäufen	75	57
Übrige Erlöse	155	143

Die Abnahme der Informatikerlöse ist auf die Verselbständigung der Informatikdienste in der Atraxis AG per 1. 1. 1996 zurückzuführen.

Die Übernahme der Langstrecken-Charterflüge von Balair/CTA per 1. 11. 1995 führte zu den gestiegenen Chartererlösen.

Die Buchgewinne resultieren aus dem Verkauf von 4 MD-81- sowie 10 Fokker-100-Flugzeugen.

2. Flugbetriebserlöse (Passagen, Fracht, Post)	3 784	3 738
nach Gebieten (Linienverkehr)		
Europa	1 519	1 562
Nordatlantik	842	798
Südatlantik	111	91
Mittlerer Osten	216	213
Ferner Osten	802	770
Afrika	294	304

Die Erlöse, die aufgrund eines «blocked-space agreement» mit Delta Air Lines für fest von ihr gemietete Flugzeugkapazität erzielt wurden, machen CHF 60 Mio. (1995: CHF 47 Mio.) aus.

Swissair AG

(Mio. CHF)	1996	1995
3. Materialaufwand	2 478	2 083
Treibstoffaufwand	458	364
Material- und Überholungsaufwand	271	160
Verpflegung und Service an Bord	190	187
Materialaufwand Catering-Drittleistungen	1	1
Aufwand für bezogene Leistungen	1 558	1 371
– Bodenorganisations-Fremdaufwand	558	509
– Technisches Material und Flugzeugunterhalt	148	132
– Fracht- und Postaufwand	75	65
– Mietaufwand für Flugzeuge und Material	311	199
– Provisionsaufwand	373	376
– Andere bezogene Leistungen	93	90

Der Treibstoffverbrauch erhöhte sich um 4,5%, der Durchschnittspreis pro Liter stieg in Schweizerfranken um 21,1% gegenüber dem Vorjahr.

Der erhöhte Materialaufwand steht im Zusammenhang mit den gestiegenen technischen Unterhaltsleistungen.

Die höheren Mietaufwendungen für Flugzeuge sind bedingt durch den vermehrten Einsatz von Crossair-Flugzeugen in Europa sowie zusätzlich eingemieteten Vollfrachtflugzeugen.

4. Personalaufwand	1 519	1 710
Löhne und Gehälter	1 198	1 344
Sozialversicherungen	321	366
Personalbestand 31. Dezember	1996	1995
Schweiz	11 305	13 213
Ausland	2 830	3 013
Total (exkl. Lehrlinge)	14 135	16 226

Die Ausgliederung der Informatikdienste in die Atraxis AG führte zu Verschiebungen von Personal- zu Informatikaufwand.

5. Sonstige betriebliche Aufwendungen	654	574
Übriger Personalaufwand	47	53
Versicherungsaufwand	14	15
Kauf, Unterhalt und Miete übriger Sachanlagen	50	51
Liegenschafts- und Energieaufwand	59	59
Mietaufwand	84	84
Reise- und Transportaufwand	90	85
Informatikaufwand	109	15
Übriger Verwaltungsaufwand	46	74
Fernmeldeaufwand	45	35
Werbe- und Repräsentationsaufwand	110	103

Swissair AG

(Mio. CHF)	1996	1995
6. Ausserordentliche Erlöse	438	216
Realisierte Buchgewinne aus Anlagenverkauf	208	
Auflösung von Bewertungsreserven auf Anlagevermögen	208	
Einmalige operative Kursgewinne		132
Diverse einmalige betriebliche Erlöse	22	84
7. Ausserordentliche Aufwendungen	579	350
Die ausserordentlichen Aufwendungen enthalten u. a. Rückstellungen für Restrukturierungen sowie die vollständige Wertberichtigung der Beteiligung an SABENA, Brüssel, von CHF 267 Mio.		
8. Erfolg aus Beteiligungen	(27)	22
Erlöse aus Beteiligungen	42	22
– Tochtergesellschaften	29	
– übrige Gesellschaften	12	
– Ertrag aus Verkauf	1	22
Wertberichtigungen auf Beteiligungen	(69)	
– Tochtergesellschaften	(38)	
– übrige Gesellschaften	(31)	
9. Ordentliches Finanzergebnis	9	(17)
Finanzerlöse	210	214
– Zinserlöse aus Darlehen an Tochtergesellschaften	9	2
– Übrige Zinserlöse	161	195
– Zinslös auf Vorauszahlungen von Flugzeugen	10	11
– Kursgewinne	27	5
– Prämien aus Optionsgeschäften	3	1
Finanzaufwand	(201)	(231)
– Zinsaufwand an Dritte	(127)	(116)
– Zinsaufwand geleaste Anlagen	(88)	(95)
– Übriger Zinsaufwand	(1)	(3)
– Kursdifferenzen Finanzvermögen	32	(9)
– Übriger Finanzaufwand	(17)	(8)
10. Ausserordentliches Finanzergebnis		
Netto-Auflösung von Bewertungsreserven auf Wertschriften	59	0
Höhere Kurse führten zur Aufwertung von Wertschriften.		
11. Steuern	12	11
Steuern Schweiz	8	8
Steuern Ausland	4	3

Swissair AG

Bilanz per 31. Dezember 1996

(Mio. CHF)	1996	1995
12. Verfügbare Mittel	1 910	2 426
Bankguthaben, Kasse, Post	81	92
Wertschriften und Geldanlagen	1 829	2 334
Fälligkeit bis 3 Monate	714	296
Fälligkeit über 3 Monate	1 196	2 130
13. Forderungen	800	695
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
– Tochtergesellschaften	38	47
– assoziierten Gesellschaften	15	11
– übrigen Gesellschaften	678	577
Übrige Forderungen gegenüber Dritten	46	41
Eigenversicherung beim Bund	70	68
Barkautionen	6	4
Delkredere	(53)	(53)
14. Reservierte Aktien	14	14
Für Personal	8	8
Frei verfügbar (GV-Beschluss vom 19.5.1994)	6	6
Anfangsbestand 1.1.1996		40 548 Aktien
Kauf		120 000 Aktien
Einlage in Fonds zugunsten		
der Vorsorgeeinrichtungen der Swissair		– 120 000 Aktien
Abgabe an Mitarbeiter		– 873 Aktien
Endbestand 31.12.1996		39 675 Aktien
15. Anlagevermögen		
Die Finanzanlagen stiegen durch die Ausgliederung der Bereiche Technik, Ground Handling, Immobilien und Fracht per 31.12.1996. Entsprechend reduzierten sich die Anlagen in Immobilien und Sachwerten sowie deren Versicherungswerte.		
Versicherungswerte:	4 406	5 962
Immobilien	275	1 137
Eigene Flugzeuge	1 928	1 929
Geleaste Flugzeuge und Triebwerke	1 842	2 031
Übrige Sachanlagen	361	865

Swissair AG

(Mio. CHF)	1996	1995	
16. Kurzfristige Verbindlichkeiten	1 398	1 376	
Leasingverpflichtungen			
Fälligkeit innerhalb eines Jahres	42	27	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber			
– Tochtergesellschaften	29	45	
– assoziierten Gesellschaften	9	6	
– übrigen Gesellschaften	198	194	
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	102	147	
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	832	796	
Personalvorsorgeeinrichtungen	31	17	
Personaldepotkasse	155	144	
17. Langfristige Verbindlichkeiten	3 811	3 386	
Übrige langfristige Schulden	2 419	2 257	
– Obligationenleihen	1 720	1 570	
– Bankdarlehen	504	491	
– Übrige langfristige Schulden	195	196	
Verbindlichkeiten aus aktivierten Leasingverträgen	1 392	1 129	
Fälligkeiten			
Übrige langfristige Schulden	unter 12 Monaten	5	7
Übrige langfristige Schulden	zwischen 1 und 5 Jahren	909	896
Übrige langfristige Schulden	übrige 5 Jahre	1 505	1 354
Leasingraten	zwischen 1 und 5 Jahren	272	153
Leasingraten	über 5 Jahre	1 120	976
Zusammensetzung der ausstehenden Obligationenleihen und Privatplazierungen	1 720	1 570	
6% CHF Privatplazierung 1989–1998	100	100	
4½% CHF Privatplazierung 1987–1999	100	100	
3¼% CHF Optionsanleihe 1989–1999 ¹	100	100	
6% CHF Privatplazierung 1990–2000	100	100	
4¾% CHF Privatplazierung 1988–2000	100	100	
3% CHF Optionsanleihe 1987–2001 ^{1,2}	100	100	
6¼% CHF Optionsanleihe 1994–2002	150	150	
5⅛% CHF Obligationenleihe 1989–2003	200	200	
5½% CHF Obligationenleihe 1993–2003	200	200	
2¾% CHF Optionsanleihe 1996–2004	150	0	
6¼% CHF Obligationenleihe 1995–2005	150	150	
CHF Obligationenleihe 1980–2005 ^{3,4}	84	84	
CHF Obligationenleihe 1980–2005 ^{3,4}	36	36	
4¾% CHF Obligationenleihe 1988–2013 ⁵	150	150	

¹ Optionsrechte verfallen
² vorzeitige Rückzahlung ab 1996 möglich

³ vorzeitige Rückzahlung ab 1997 möglich
⁴ variabler Zinssatz (zurzeit 4½%)

⁵ ab Jahr 2000 variabler Zinssatz

Einzigste Veränderung ist die Neuaufnahme von CHF 150 Mio. mittels einer Optionsanleihe. Obligationen von je CHF 5000 Nennwert sind mit 40 Optionen versehen. 10 Optionen berechtigen zum spesenfreien Erwerb einer Namenaktie Swissair von CHF 350 Nennwert zum Ausübungspreis von CHF 1300. Optionstrist 31. 7. 2000.

Swissair AG

(Mio. CHF)	1996	1995
18. Rückstellungen	708	514
Rückstellungen für Restrukturierungsaufwand	434	289
Währungsrisiken	19	19
Eigenversicherungen	78	75
Steuerrückstellungen	10	10
Übrige Rückstellungen	167	121
19. Eigenkapital	1 607	1 605
Aktienkapital	808	808
Allgemeine Reserven	622	622
– aus Gewinn	144	146
– aus Gewinn, reserviert für eigene Aktien	16	14
– aus Agio	428	428
– aus Genussscheinen	34	34
Spezielle Reserven	160	160
Bilanzgewinn	17	15
– Gewinnvortrag	15	11
– Jahresgewinn	2	4