

S W I S S A I R Schweizerische Luftverkehr AG

P R O T O K O L L

der 305. Sitzung des Verwaltungsrates
vom Mittwoch, 16. Dezember 1992, 10.15 Uhr in Zürich

Anwesend:

Herren	Dr. Hannes Goetz	Präsident
	Dr. Rudolf Schneiter	Vizepräsident
	Paul Antoine Hoefliger	Vizepräsident
	Pier Felice Barchi	
	Dr. Hans Ulrich Baumberger	
	Rainer E. Gut	
	Dr. Fritz W. Mühlemann	
	Dr. h.c. Pierre Arnold	
	Marc C. Cappis	
	Hans Eisenring	
	Dr. Mathias Feldges	
	Pierre-Yves Firmenich	
	Dr. Jean-Claude Gisling	
	Bénédict G.F. Hentsch	
	Prof. Carl F. Hidber	
	Max Kühne	
	Jean-Philippe Maitre	
	Dr. Marc Moret	
	Thomas Schmidheiny	
Frau	Vreni Spoerry-Toneatti	
Herren	Dr. Gaudenz Staehelin	
	Jakob Stucki	
	Robert Studer	
	Dr. Thomas Wagner	

Von der Geschäftsleitung anwesend:

Herren	Otto Loepfe	
	Erich Geitlinger	(zeitweise)
	Peter Nydegger	
	Dr. Jürg Marx	(zeitweise)
	Paul M. Müller	(zeitweise)

Ferner anwesend:

Herr	Peter Haslebacher	(zeitweise)
------	-------------------	-------------

Protokoll: Dr. Nikola Korrodi

* * *



T R A K T A N D E N

1. Protokoll der 304. Sitzung vom 24. September 1992
2. Zwischenabschlüsse
 - Swissair, Crossair, Balair, CTA, SBAG
3. Anträge
 - 3.1. Finanzen
 - Swissair-Budget 1993 (Vorlage)
 - SBAG-Budget 1993 (Vorlage)
 - Crossair-Budget 1993 (Information)
 - Mittelflussrechnung der SR-Gruppe (Information)
 - 3.2. Balair/CTA
 - Neue Gesellschaft Balair/CTA
 - Budget 1993
 - Grobkonzept Geschäftsfeldabgrenzung
 - 3.3. Flottenplanung
 - Verkaufsaussichten MD-81/A312
 - Finanzierung Balair A310 (Unterlage)
 - Ausbau Langstreckenflotte (Vorlage)
 - 3.4. Personelles, Verbände
 - Stand der Gespräche mit den Verbänden
 - Mutation in der Geschäftsleitung
 - 3.5. Kooperationen
 - 3.6. Sicherstellung der Verkehrsrechte unter neuem Aktienrecht (Vorlage)
 - 3.7. Verschiedenes
 - Publikationsänderung der Einladung zur Generalversammlung (Vorlage)
4. Spezialberichte
 - 4.1. Abstimmungsergebnis EWR: Konsequenzen
 - 4.2. Fortsetzung der Verselbständigung von Organisationseinheiten der Swissair
 - 4.3. Verspätungssituation Zürich: Ursachenanalyse
 - 4.4. Jacky Maeder
5. Verschiedenes

Anmerkung: Die Traktanden 3.5. Kooperationen und 3.2. Balair/CTA wurden in dieser Reihenfolge nachmittags, alle übrigen Traktanden vormittags behandelt. Das Protokoll entspricht der zeitlichen Abfolge.

* * *

Herr Goetz begrüsst die Mitglieder des Verwaltungsrates zu dieser fast ganztägigen Sitzung. Anlass zur Verlängerung der Sitzung ist insbesondere das für das Schicksal unserer Gesellschaft äusserst wichtige Traktandum Kooperationen, wozu er genügend Zeit für eine ausführliche Präsentation und vertiefte Diskussion vorsehen wollte.

Herr Goetz begrüsst aber insbesondere Herrn Regierungsrat Dr. Mathias Feldges als neues Mitglied des Verwaltungsrates der Swissair zur ersten Sitzung. Herr Feldges hat die Nachfolge von Herrn Dr. Kurt Jenny angetreten, welcher aus dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und damit auch aus dem Verwaltungsrat der Swissair ausgeschieden ist.

Traktandum 1: Protokoll der 304. Sitzung vom 24. September 1992
 =====

Herr Arnold weist auf ein Missverständnis hin, das auf S.12 seinen Niederschlag gefunden hat. Richtig ist, dass er sich im Gegenteil stark für einen Beitritt der Schweiz zum EWR engagiert und sogar einem, sich für den Beitritt einsetzendes Komitee angehört hat.

Das Protokoll wird mit dieser Berichtigung genehmigt.

Traktandum 2: Zwischenabschlüsse
 =====

Herr Nydegger berichtet über die per Ende November geschätzten Swissair-Ergebnisse. Kumulativ liegt das Reinergebnis bei -52 Mio Fr. Die Gesamterträge sind 451 Mio Fr. und die Gesamtkosten 305 Mio Fr. tiefer als budgetiert. Voraussichtlich werden wir das Jahr mit einem operativen Ergebnis zwischen -80 und -90 Mio Fr. abschliessen. Nachdem im Vergleich zum Vorjahr bis Mitte Jahr im Flugbetrieb die Mehrproduktion die zusätzliche Nachfrage deutlich übertraf (MD-11!), hat sich das Bild seither zu unseren Gunsten gekehrt. Im November lag der Zuwachs der Produktion bei 5%, jener des Verkehrs bei 9%. Dieser positiven Tendenz vermochten die Erträge infolge kontinuierlicher Abwanderung zu tiefer tarifiertem Verkehr in keiner Weise zu folgen (ca -4%). Recht erfreulich entwickelten sich hingegen die Erträge im Drittleistungsektor. Herr Nydegger beleuchtet noch diverse Faktoren und Einsparungen. So sinkt beispielsweise der Personalbestand auf Jahresende auf ca. 19'000, d.h. über 250 Positionen unter dem Stand von Ende 1991; der Abbau von 400 Pos. greift wegen der im Rahmen des Sozialplanes verlängerten Kündigungsfristen z.T. erst anfangs des kommenden Jahres.

Herr Goetz weist zusammenfassend darauf hin, dass wir leicht unter dem Vorjahresergebnis abschliessen werden, der cash flow jedoch leicht über jenem des Vorjahres zu liegen kommt.

Herr Loepfe erklärt, dass wir, wo immer es sich ökonomisch rechtfertigen lässt, Nonstop-Flüge einrichten. Es zeigt sich auch, dass wir verlorenen Verkehr auf diesen Strecken zurückholen. Eine Bedienung von Mexiko planen wir wegen des tiefen Yields zurzeit nicht; umso wichtiger ist, um auf einen Hinweis von Herrn Schmidheiny einzugehen, ein tadelloser und zeitsparender Umsteige-Service in Atlanta. Wir werden diesem Begehren nochmals unsere besondere Aufmerksamkeit schenken.

Zu Crossair berichtet Herr Nydegger, dass das Reinergebnis für 1992 bei -8 Mio Fr. zu liegen kommen dürfte, wobei die Gesellschaft besonders unter der Entwicklung des Prorata-Systems (Ertragsanteil im Umsteigeverkehr) leidet. Dank dem Verkauf des Aktienpakets von Delta Air, Friedrichshafen, an British Airways dürfte schliesslich dennoch ein kleiner Reingewinn ausgewiesen werden. Crossair hat zurzeit ein MOVE-ähnliches Projekt laufen. Sodann bemüht sich die Swissair, Jumbolinos der Crossair einzusetzen.

Zu Balair/CTA berichtet Herr Nydegger über die zunehmende Annullierung von Kettenflügen auf Langstrecken, wovon besonders Balair betroffen war, was auch zu einem operativ ungenügenden Jahresergebnis führen wird. Zudem konnte die DC-10 der Balair nicht wie vorgesehen verkauft werden. Die im Kurzstreckensektor operierende CTA ist weniger von Annullierungen betroffen gewesen und hat den Vorteil, dass sie 40% ihrer Leistungen geplant für die Swissair erbringt. Das Reinergebnis für 1992 dürfte auf Vorjahreshöhe zu stehen kommen.

Herr Goetz ergänzt, dass die Kostensenkungsmassnahmen auch hier zu greifen beginnen und von den Gesellschaften erwartet werden muss, dass sie sich härter am Markt bewegen.

Herr Nydegger berichtet, dass die SBAG- Holding das Jahr mit einem minimalen Gewinn, die SBAG-Gruppe mit einem Verlust von 23 Mio Fr. abschliessen dürften (Verlust Hotel-Gruppe 30 Mio, Gewinn der übrigen Beteiligungen zusammen 7 Mio Fr.). Herr Goetz fügt den Ausführungen hinzu, dass bei der SBAG grosse Fortschritte vor allem im Hotelbereich feststellbar sind, die aber bei weitem noch nicht ausreichen.

Der Verwaltungsrat nimmt von den Zwischenabschlüssen ohne weitere Kommentare Kenntnis.

Traktandum 3: Anträge

=====

3.1. Finanzen

a) Swissair-Budget 1993 (Vorlage)

Herr Loepfe leitet das Thema mit einem Hinweis auf den äusserst langwierigen und schwierigen Prozess ein, der offensichtlich auch bei den anderen Fluggesellschaften Probleme bereitet hat, wird doch das Reinergebnis aller IATA-Gesellschaften zusammen mit +/- 4 Mia US\$ angegeben. Wir haben uns sehr bemüht, die Erträge möglichst realistisch zu erfassen. Auf der Ausgabenseite sind die Lohnerhöhungen - die Verhandlungen sind noch im Gang - mit 1 1/2% geplant; hier sind noch unliebsame Ueberraschungen nicht ausgeschlossen. Das Reinergebnis von +12 Mio Fr. ist nach den Worten von Herrn Loepfe mit Unsicherheiten behaftet.

Herr Nydegger kommentiert die Vorlage:

-> Angenommen wird eine Produktions- und Verkehrssteigerung von 3,6 bzw. 6,2% gegenüber 1992, jedoch insgesamt nur ein Ertragszuwachs von 0,7% bei gleichzeitiger Kostensenkung von 1,1%.

-> Beim Personal sinkt die Anzahl Positionen von 19'365 (544 unter Budget) im kommenden Jahr um 320 effektiv und um weitere 1'830 als Folge geplanter Verselbständigungen auf 17'215 Positionen. Die Saläre für Aushilfen nehmen leicht zu, jene für Fremdpersonal massiv ab. Die Vorteile des Personalabbaus kommen erst sukzessive zum Tragen.

-> Die budgetierten Investitionen betragen 710 Mio Fr. Darunter fallen: MD-11 Nr.14 150 Mio, A319 150 Mio, Catering-Neubau 130 Mio, Frachtausbau 80 Mio, Geschäftshaus Kloten 55 Mio, Hangar Nord 37 Mio Fr. Finanzaktiv würden 1993 316 Mio Fr. Die geplanten Investitionen sind Gegenstand separater Anträge an den Rat.

-> Generell weist Herr Nydegger auf die Ueberlebensstrategie der Swissair (in Mio Fr./Jahr) hin: 1990 bis 1993 MOVE -300 Mio, 1993 bis 1994 "MOVE-Zusatz" -100 Mio, Geschäftsfelder/Make or buy/Kooperationen -400 Mio.

In der Diskussion weist Herr Loepfe auf die geringe Ertragszunahme als Folge des Preiszerfalls trotz beachtlicher, als realistisch beurteilter Verkehrszunahme. Diese Tendenz war bereits 1992 deutlich spürbar. Anders ausgedrückt: wir haben im Budget trotz Mehrverkehr kaum Mehreinnahmen einkalkuliert. Zum Schlussergebnis für 1993 führt Herr Loepfe aus, dass nur kleine a.o. Erträge zu erwarten sind, d.h. es fallen keine Buchgewinne von verkauften Flugzeugen an; das Jahr 1993 wird also auch aus dieser Sicht nochmals schwieriger sein als 1992.

Eine Frage von Herrn Schmidheiny nach den steigenden Liegenschaftskosten auf dem Flughafen beantwortet Herr Loepfe mit dem Hinweis, dass die FIG die Mietpreise im Umlageverfahren nicht aufgrund von marktwirtschaftlichen Ueberlegungen festsetzt, was uns tatsächlich erhebliche Sorgen bereitet. Immerhin konnten gemäss Herrn Nydegger die von der FIG verlangten Erhöhungen auf zwei Jahre verteilt werden. Kündbar sind nur wenige Büroräume - dies wird z.Zt. geprüft - da die grossen Teile (Term. A etc.) dem Betrieb nicht entzogen werden können. Herr Moret hält seinen Eindruck fest, wonach das Budget gut ausgearbeitet, jedoch möglicherweise eine Spur zu optimistisch ausgefallen ist.

Der Rat genehmigt einstimmig das Budget für 1993 gemäss Vorlage vom 17. November 1992 mit Gesamterträgen von 5'270 Mio Fr. und Gesamtkosten von 4'880 Mio Fr. und einem Reingewinn von 12 Mio Fr., sowie das Investitions-Budget 1993 im Umfang von 710 Mio Fr.

Herr Goetz dankt der Geschäftsleitung für ihre grossen Anstrengungen um ein ausgeglichenes Budget und wünscht ihr gutes Gelingen.

b) SBAG-Budget 1993 (Vorlage)

Herr Nydegger fasst die Vorlage mit dem Hinweis, dass es sich um die Holding handelt, kurz zusammen und erinnert angesichts des positiven Ergebnisses auch daran, dass die Swissair der SBAG ein zinsloses Darlehen von 200 Mio Fr. gewährt hat.

Die Erhöhung des Zinsaufwandes - Herr Kühne erkundigt sich danach - steht im Zusammenhang mit der Uebernahme u.a. des Swissair-Caterings.

Herr Nydegger präsentiert zusätzlich das (quoten-konsolidierte) Netto-Ergebnis der SBAG-Gruppe für 1993, das mit einem

Gewinn von 3 Mio Fr. gegenüber einem Verlust von 23 Mio Fr. im Jahr 1992 abschliesst (1992: Schätzung; 1993 Budget). Der Verlust der Hotelgruppe vermindert sich von ca. 30 auf 10 Mio Fr. Zum Gewinn tragen allerdings die zur SBAG ausgelagerten Betriebszweige (z.T. Gate Gourmet, Restorama, Nuance Trading) mit zusätzlich insgesamt über 5 Mio Fr. bei.

Herr Cappis drückt seine Befriedigung über die Entwicklung aus. Nach Jahren eines unguuten Gefühls bezüglich SBAG zeigt es sich heute, dass sehr gut gearbeitet wird. Herr Nydegger bestätigt Herrn Arnold, dass unter Einbezug des nichtverzinslichen Darlehens der Swissair der Verlust bei Swissôtel grösser wäre; andererseits sind die 200 Mio Fr. im Rahmen der Sanierung eingebracht worden. Herr Nydegger teilt Herrn Arnold auf dessen Frage hin mit, dass das Eigenkapital von Swissôtel heute 37% beträgt.

Herr Hidber erkundigt sich nach den Auswirkungen der Euroactividade-Affäre. Gemäss Herrn Nydegger werden wir noch mit Prozesskosten belastet werden.

Der Rat genehmigt ohne Gegenstimmen das Jahresbudget der SBAG.

c) Crossair-Budget 1993 (Information)

Herr Nydegger präsentiert in Kurzform das Budget der Crossair für 1993. Dieses Budget wird dem Verwaltungsrat der Crossair am 11. Januar 1993 zum Beschluss vorgelegt, nachdem er die erste Version zurückgewiesen hat. Basierend auf eine Zunahme der Flugstunden um 14%, der Passagiere um 21% und einer Erhöhung der Auslastung auf den eigenen Strecken von 45,7 auf 51,0% ergibt sich ein Bruttoergebnis von 36,1 Mio Fr., ein Nettoergebnis von -6,2 Mio Fr. und ein Unternehmenserfolg von 2,4 Mio Fr. Dem Personal wird praktisch keine Teuerungszulage für 1993 gewährt, jedoch der individuelle Jahresschritt. Die cashwirksamen Nettoinvestitionen betragen 174 Mio Fr., wovon 87% der Anschaffung von Flugzeugen, dem Kauf von Ersatzteilen und der Vorauszahlung für Flugzeuge dienen.

Herr Nydegger erklärt auf eine Frage von Herrn Kühne, dass das Problem der Finanzierung der 174 Mio Fr. (Nettoinvestitionen) noch ungelöst ist. Herr M. Suter hat mit Banken Kontakte aufgenommen. Herr Goetz ergänzt hierzu, dass diese Frage den Kern der Probleme mit unseren Tochtergesellschaften berührt; es handelt sich um ein zentrales Problem der Geschäftsleitung. Er weist darauf hin, dass Herr Arnold zu recht die Frage nach unserer Liquiditätsentwicklung in der Gruppe wiederholt gestellt hat. Wir kommen gemäss Traktandenliste darauf zurück.

Auch Herr Firmenich sieht in dem, die grossen, eingegangenen Engagements offenlegenden Investitionsplan das Hauptproblem der Crossair, welche Ansicht Herr Goetz voll unterstützt mit dem Hinweis, dass die Feststellung nicht nur auf die Crossair zutrifft. Herr Nydegger erklärt zur Frage von Herrn Hentsch, dass die Swissair fallweise, also nicht generell, Garantien gewährt. Herr Cappis beurteilt die Wachstums-Annahmen als

reichlich optimistisch und regt die Durchführung einer Sensitive Analysis ("was passiert, wenn ...") an.

Herr Goetz wird der Crossair die grosse Sorge des Verwaltungsrates der Swissair zum Ausdruck bringen. Er wird übrigens zusammen mit Herrn Loepfe an der Verwaltungsratssitzung der Crossair am 11. Januar teilnehmen.

Der Verwaltungsrat nimmt von den Ausführungen mit den in der Diskussion zum Ausdruck gebrachten Sorgen Kenntnis.

d) Mittelflussrechnung der SR-Gruppe (Information)

Herr Nydegger präsentiert eine 5-Jahresübersicht für 1992-97. In dieser Periode beträgt der Saldo insgesamt -2'181 Mio Fr. nämlich: (in Mio Fr.)

<u>Geldabfluss</u>		<u>Geldzufluss</u>	
Investitionen	5'497	Bruttoergebnis	3'224
<u>Tilgungen</u>	<u>903</u>	<u>Flugzeugverkäufe</u>	<u>995</u>
Total	6'400	Total	4'219

Herr Goetz unterstützt das Begehren von Herrn Arnold, wonach die Netto-Verschuldung auszuweisen ist.

Zur Frage von Herrn Arnold nach der Art der Beschaffung der 2,2 Mia Fr. weist Herr Goetz darauf hin, dass es sich bei dieser Präsentation um einen erstmaligen Versuch handelt, die Gruppenliquidität zu erfassen und dies zudem für eine 5jährige Periode. Es geht heute primär darum, den Rat über die Entwicklung als solche zu informieren, die übrigens nach Auffassung von Herrn Goetz besser als erwartet ist. Auch Herr Gut hält die Mittelbeschaffung als machbar und weist auf die beachtliche Liquidität von 1,6 Mia Fr. hin. Herr Arnold teilt diese Ansicht. Herr Loepfe bedauert den tiefen Börsenkurs unserer Aktien, die bei einer Kapitalerhöhung praktisch kein Agio ergeben, was unsere früheren Mittelbeschaffungspläne durchkreuzt. Die Geschäftsleitung überlegt sich nun geeignete Massnahmen und berichtet darüber an einer nächsten Sitzung. Wie Herr Baumberger ergänzt, ist die Mittelflussrechnung der Gruppe ein Hauptthema der Finanzdelegation des Verwaltungsrates. Herr Eisenring hält abschliessend noch fest, dass der Erlös aus den Flugzeugverkäufen für die Verbesserung des Jahresergebnisses herangezogen werden muss, wozu Herr Goetz zwischen Abschluss und Liquiditäts-Problem unterscheidet.

Herr Loepfe erinnert daran, dass im Weltluftverkehr in den drei letzten Jahren 15 Mia \$ Verluste "eingeflogen" und zahlreiche Gesellschaften zusammen mit Milliarden subventioniert worden sind, während die Swissair ohne einen Franken Hilfe ausgekommen ist. Die Branche steckt in einer nie dagewesenen, zählebigen Krise. Herr Goetz dankt der Geschäftsleitung für die informative Darlegung des Themas.

3.2. Balair/CTA

Das Traktandum wurde am Ende der Sitzung behandelt; siehe Seite 14.

3.3. Flottenplanung

a) Verkaufsaussichten MD-81/A312

Herr Loepfe berichtet über gute, reale Verkaufsaussichten für unsere MD-81 und einem erwarteten Buchgewinn von 300 - 400 Mio Fr. Um das Abnahme-Risiko zu verringern, wollen wir die Flugzeuge in der Grössenordnung von je fünf verkaufen. Mit dem Verkauf beginnen wir bereits 1993 (die bestellten A320/A321 werden im Zeitraum 1995 - 98 abgeliefert) und mieten die Flugzeuge zurück. Weniger gut sind die Aussichten für den Verkauf der fünf A312. Insgesamt rechnen wir aber mit einem guten Erlös für unsere Flugzeuge im Rahmen der Ablösung durch die A320/A321.

b) Finanzierung Balair A310 (Unterlage)

Herr Nydegger erläutert kurz die verschickte Unterlage. Der Ausschuss des Verwaltungsrates hatte gewünscht, dass sein Entscheid dem Verwaltungsrat noch ausdrücklich mitgeteilt werde, zumal Engagement und Hilfestellung der Swissair zugunsten der Balair besondere Beachtung verdienen.

c) Ausbau Langstreckenflotte (Vorlage)

Herr Loepfe erläutert die Vorlage. Besonders erwähnenswert ist der vorteilhafte Verkauf der DC-10 der Balair im Rahmen dieses Geschäftes, wodurch der Balair eine grosse Sorge abgenommen wird, zumal auch eine Lösung für die A310-322 der Balair gefunden werden konnte. Es war der Balair nicht gelungen, dieses Flugzeug zu verkaufen. Herr Loepfe weist ausdrücklich darauf hin, dass die Offerte von MDC streng geheim ist.

In der Diskussion stellt Herr Cappis die Frage nach den Zukunftsaussichten von MDC. Herr Loepfe erklärt dazu, dass nach unseren Informationen MDC "in den schwarzen Zahlen" liegt. Die Ablieferung dieses Flugzeuges ist jedenfalls gesichert. Es trifft aber zu, dass MDC die weitere Bearbeitung ihres MD-12-Projektes zur Zeit eingestellt hat.

Der Rat heisst den Antrag gemäss Vorlage vom 17.11.92 einstimmig gut, d.h. er stimmt der festen Bestellung einer MD-11 mit Ablieferung im August 1994 zu, sofern die MDC-Offerte bestätigt wird.

Er bewilligt zu Hd. der Geschäftsleitung einen Kredit von SFr. 133 Mio für die Beschaffung dieses Flugzeuges und der zu seinem Betrieb notwendigen Ersatzteile. Dieser Kredit beruht auf einer Teuerung von 5% p.a. und einem Wechselkurs von Fr. 1.30 pro US \$. Er stimmt der mietweisen Uebernahme der A310-322 HB-IPK von Balair ab 1.4.93 zu einem Mietpreis von Fr. 470'000.- per Monat für eine Dauer von vorerst zwei Jahren mit einer Verlängerungsmöglichkeit grundsätzlich zu.

3.4. Personelles, Verbände

a) Stand der Gespräche mit den Verbänden

Bodenpersonal: Herr Marx orientiert, dass der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) vom SKV genehmigt worden ist und vorbehaltlich der Genehmigung durch den hierfür zuständigen Ausschuss des Verwaltungsrates in Kraft gesetzt wird. Dieser GAV ist nur für 1993 gültig, für den "GAV 94" sind Verhandlungen in Vorbereitung.

Bezüglich Salär für 1993 konnte eine Einigung über einen Sockelbetrag von 1'100.- Fr. erzielt werden.

Kabinenpersonal: Ueber den mit der Kapers ausgehandelten GAV wird zurzeit abgestimmt. Die Einsatzrichtlinien (FDR) sind gemäss neuer Regelung flexibler und der Teuerungsautomatismus ist abgeschafft. Auch dieser GAV ist ein Jahr gültig. Die Salärverhandlungen folgen im Januar.

Cockpitpersonal: Der GAV mit der Aeropers ist der einzige ungekündigte Kollektivvertrag. Zurzeit wird über eine Ferien-Sondervereinbarung für 1993 und eine "Ferienentschuldungsaktion" verhandelt; Lösungsansätze sind vorhanden, auch zu den Themen Seniorität und Mitwirkung. Problematischer gestalten sich die Verhandlungen über die Einsatzrichtlinien (FDR) und den Unterwanderungsschutz. Insgesamt ist es trotz Teilerfolgen sehr fraglich, ob zufriedenstellende Vereinbarungen erzielt werden können. Entsprechend ist eine Kündigung des GAV nicht mehr auszuschliessen. Nach dem der Aeropers gewährten Moratorium ist eine Kündigung des GAV erstmals am 30.6.93 möglich bei einer Kündigungsfrist von einem Jahr. Der Verwaltungsrat wird an seiner Sitzung im März über den weiteren Verlauf der Verhandlungen orientiert werden. Herr Loepfe weist darauf hin, dass der schwierigste Teil der Verhandlungen noch bevorsteht und eine Kündigung, wie Herr Marx dargestellt hat, denkbar ist, wenn die Bereitschaft der Aeropers, Konzessionen einzugehen, ungenügend ist. Die Salärverhandlungen für 1993 folgen im Januar.

Herr Cappis anerkennt die erzielten Fortschritte. Als bemühend empfindet er, wie der VPOD nichts unterlässt, um einen verständigen Partner (SKV) blosszustellen. Was die Abschlüsse anbelangt, meint Herr Cappis, es wäre nicht gut, wenn diese für die Aeropers günstiger ausfallen würden als für das Bodenpersonal.

Herr Stucki erkundigt sich nach der Lufthansa-Lösung. Gemäss Herrn Marx sind die Saläre für Piloten für 1993 eingefroren. Neueintretende Piloten verdienen ca. 20% weniger. Diese Regelung ist zwar ab sofort gültig, wird aber erst kostenwirksam, wenn wieder neue Piloten eingestellt werden, was vorderhand nicht der Fall ist; im übrigen gilt die 20%-Regelung für die Piloten der ganzen LH-Gruppe.

Bezüglich Unterwanderungsschutz im Aeropers-Vertrag ist unser Ziel gemäss Herrn Marx - in Beantwortung einer Frage von

Herrn Feldges - eine Streichung dieser Regelung, d.h. eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes.

Der Rat nimmt von den Ausführungen Kenntnis.

b) Mutation in der Geschäftsleitung

Mit Zirkularschreiben wurde dem Verwaltungsrat die Ernennung von Herrn Alex Kaufmann von Zürich in Bassersdorf zum Chef des im Rahmen der Neuorganisation Marketing neu geschaffenen Departementes "Markt Europa" mit Wirkung ab 1. Januar 1993 sowie zugleich dessen Ernennung zum Mitglied der Geschäftsleitung und die Unterschriftserteilung zu zweien für die gesamte Unternehmen beantragt.

Der Rat hat dem Antrag ohne Gegenstimme und ohne Enthaltung zugestimmt.

Der Rat nimmt von diesem Ergebnis Kenntnis und wünscht Herrn Kaufmann guten Erfolg in seiner neuen Tätigkeit.

Herr Loepfe teilt sodann mit, dass sich die Wahl eines Nachfolgers für Herrn P. Graf eher schwierig gestaltet und noch nicht abgeschlossen werden konnte.

3.5. Kooperationen

Das Traktandum wurde an der Sitzung später behandelt; siehe Seite 14.

3.6. Sicherstellung der Verkehrsrechte unter neuem Aktienrecht (Vorlage)

Die Vorlage zum Thema wurde wegen des Insider-Charakters erst vor der Sitzung verteilt. Die wieder eingezogene Vorlage wird nach Veröffentlichung des Beschlusses des Verwaltungsrates mit diesem Protokoll wieder verteilt werden.

Die HH. Loepfe und Nydegger erläutern die Vorlage im Detail. Ausgangslage ist einerseits die in den Luftverkehrsabkommen enthaltene Bestimmung, wonach sich die Mehrheit des Eigentums an der Fluggesellschaft in schweizerischen Händen befinden müsse, andererseits die OR-Vorschrift, wonach auch durch Vinkulierung ein Eigentumserwerb (durch Ausländer) börsenkotierter Aktien nicht ausgeschlossen werden kann. Vorgeschlagen wird daher die Umwandlung der Inhaber- in Namenaktien verbunden mit einer Prozentvinkulierung und einer Stimmrechtsbeschränkung an der Generalversammlung.

Herr Schmidheiny begrüsst die Lösung insgesamt; der Nachteil eines Mehraufwandes für das Aktienregister wird durch den Vorteil einer guten Kontrolle aufgewogen.

Herr Nydegger erklärt Herrn Studer bezüglich Obergrenze des Aktieneigentums, dass bereits bestehendes Aktieneigentum von der Regelung nicht betroffen wird. Somit wird insbesondere öffentlich-rechtliches Eigentum nicht tangiert.

Herr Studer gibt zu bedenken, dass der Wegfall der Anonymität eine Tieferbewertung der Aktien zur Folge haben könnte. Dennoch ist auch er der Ansicht, dass die vorgeschlagene Lösung zweckmässig ist.

Herr Hentsch erkundigt sich, was dabei vom Bundesrat genehmigt werden müsse. Herr Nydegger: Die Aenderung unserer Statuten und der einschlägigen Bundesverordnung, wobei das EJPD gemäss Herrn Mühlemann der Auffassung zustimmt, dass nicht auch noch eine (zeitraubende) Gesetzesänderung nötig sei.

Herr Hentsch möchte wissen, was wir den Medien sagen, wenn diese sich nach dem weiteren Schicksal der Genussscheine erkundigen. Gemäss Herrn Nydegger wird lediglich darauf hingewiesen, dass wir sie behalten.

Herr Gisling erkundigt sich, ob nicht eine Spekulation einsetzen könnte. Eine solche ist gemäss Herrn Nydegger nicht auszuschliessen.

Der Rat

1. stimmt der Umwandlung der Inhaberaktien in Namenaktien, der Prozentvinkulierung sowie der Stimmrechtsbegrenzung von je 3% und der Einführung eines Uebernahmerechts zwecks Sicherstellung luftverkehrsrechtlich verankerter Nationalitätsnachweise grundsätzlich zu, wobei über den Beschluss unverzüglich die Presse zu informieren ist;
2. beauftragt die Geschäftsleitung, die erforderlichen Bestimmungen auszuarbeiten und dem Ausschuss und dem Verwaltungsrat die detaillierte Regelung in der Sitzung vom 24. März vorzulegen sowie dem Bundesrat Ende Januar 1993 den Erlass der notwendigen Beschlüsse formell zu beantragen.

Herr Goetz erinnert nochmals ausdrücklich an den Insider-Charakter dieses Beschlusses.

3.7. Verschiedenes

Publikationsänderung der Einladung zur Generalversammlung (Vorl.)

Der Verwaltungsrat bestimmt antragsgemäss, dass das vollständige Einladungsinserat für unsere Generalversammlungen nur noch im Schweizerischen Handelsamtsblatt (deutsch und französisch) publiziert wird. Eine Kurzfassung der Einladung (mit Verweis auf das SHAB) soll zudem in der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ), der Basler Zeitung (BaZ) und dem Journal de Genève veröffentlicht werden. Das Dividenden-Inserat wird hingegen gemäss bisheriger Regelung wie folgt plazierte: NZZ, Finanz und Wirtschaft, Schweizerische Handelszeitung, BaZ, Bund, Journal de Genève, Le Nouveau Quotidien, Corriere del Ticino.

4. Spezialberichte

4.1. Abstimmungsergebnis EWR: Konsequenzen

Herr Loepfe berichtet über die Situation der Swissair nach dem EWR-NEIN. Mit der Ablehnung des EWR werden wir ab 1.1.93 andere Rechtsgrundlagen haben als unsere Nachbar-Airlines. Während sich unsere Konkurrenz im Rahmen eines multilateralen Abkommens verhältnismässig frei bewegen kann, sind wir weiterhin an die bilateralen Luftverkehrsabkommen gebunden. Obschon einige dieser Abkommen als liberal gelten, muss doch jede Anpassung und Erweiterung in bilateralen Verhandlungen erzielt werden. Die Bereitschaft zu solchen Gesprächen dürfte je nach EG-Land unterschiedlich sein.

Der Hauptnachteil der Ablehnung liegt in den durch die beiden Vertragssysteme bedingten unterschiedlichen Ausgangslagen. Wir sind nicht in der Lage, überall eigenständig zu agieren, da wir unsere Flexibilität durch Staatsverhandlungen erzielen müssen. Vor allem die Erhöhung von Frequenzen und Kapazitäten sowie die Eröffnung neuer Destinationen und die durchgehende Numerierung von Transitflügen (ROM - ZRH - AMS) fallen in diesen Bereich. Diese "Formalität" führt zu einem Zeitverlust gegenüber unserer Konkurrenz. Unser heutiges Umfeld ist nach den Worten von Herrn Loepfe sehr schnellebig und straft die Langsamen.

In diesem Zusammenhang muss auch der Nachteil in bezug auf die Tarifgestaltung gesehen werden. Die EG/EWR-Airlines werden ihre Tarife praktisch frei festlegen und jederzeit ändern können, während wir auf eine speditive Behandlung durch die Behörden angewiesen sind.

Weiter ist unklar, inwieweit die EG/EWR-Behörden ihre Gesellschaften und den Luftverkehr innerhalb des EG/EWR-Raumes gegenüber Drittländern bevorzugt behandeln werden. Dies könnte vor allem auf dem Gebiet der Slot-Zuteilung spürbar werden.

Als weitere Schritte wurden bereits im Sommer 92 Gespräche mit der EG über ein Luftverkehrsabkommen geführt. Ein solches Abkommen würde auf dem Abkommen zwischen der EG und Norwegen/Schweden basieren und ist so weit vorbereitet, dass keine grossen Probleme in den formellen Verhandlungen zu erwarten sind. Inhaltlich würde ein solches Abkommen dem "aquis" entsprechen, also ab 1993 das 3. Paket einschliessen.

Wir wissen, dass die Schweizer Behörden mit Druck an dieser Lösung arbeiten. Unklar ist die Haltung der EG, die politisch wie moralisch zu den Verhandlungen verpflichtet wäre. Daher ist auch heute keine verbindliche Aussage zum Zeitplan möglich.

Herr Mühlemann warnt bezüglich Transitabkommen vor Äusserungen, die von Brüssel missverstanden werden könnten: Ein Luftverkehrsabkommen mit der EG ist, wie mit dieser vereinbart, im engen Zusammenhang mit dem Transitabkommen zu verstehen, also losgelöst vom EWR-Vertrag. Wir müssen die Verhandlungsbereitschaft der EG, also gegenüber der Öffentlichkeit, als selbstverständlich betrachten und nicht Zweifel äussern, die sich dann die EG zu eigen machen könnte.

Herr Loepfe kommt dieser Tage sowohl mit BR Ogi als auch mit dem EG-Verkehrskommissar van Miert zusammen.

Der Rat nimmt von den Ausführungen Kenntnis.

4.2. Fortsetzung der Verselbständigung von Organisations-einheiten der Swissair

Herr Loepfe orientiert über die zurzeit laufenden Studien über Verselbständigungen von Unternehmensteilen der Swissair. Gegenstand der Studien sind die Departemente Bodendienste, Informationsverarbeitung, Fracht und Technik. Die Arbeiten dürften Ende März abgeschlossen sein. Dem Verwaltungsrat wird zur gegebenen Zeit Antrag gestellt werden.

Herr Goetz weist im grösseren Zusammenhang darauf hin, dass es sich um eine Fortsetzung bereits eingeleiteter Verselbständigungen handelt (Catering, Personalrestaurants, Taxfree Shops). Mit Verselbständigungen gelangen wir auch näher an das Kerngeschäft. Sodann weist Herr Goetz auf Singapore Airlines, bei der die Verselbständigungen bereits grösseres Ausmass angenommen haben und die erfolgreich operieren. Denkbar ist, dass wir letztlich eine Holding-Gesellschaft bilden.

Herr Kühne legt Wert darauf, dass in der Vorlage an den Rat die finanziellen Konsequenzen in aller Deutlichkeit enthalten sind.

Herr Studer begrüsst die eingeschlagene Richtung, weist aber darauf hin, dass mit Verselbständigungen auch Steuern und Abgaben anfallen, und ermuntert die Geschäftsleitung, in jedem einzelnen Fall die Vor- und Nachteile von Profitcenter und verselbständigte Gesellschaft abzuwägen und generell die Kriterien für eine Abgrenzung auszuarbeiten.

Der Rat nimmt von den Absichten Kenntnis.

4.3. Verspätungssituation Zürich: Ursachenanalyse

Herr Loepfe orientiert, dass das Thema im Flughafenausschuss eingehend besprochen worden ist. Eine Arbeitsgruppe unter Leitung des BAZL soll nun bald einen Bericht vorlegen; die Swissair ist in dieser Arbeitsgruppe vertreten.

Folgende Massnahmen dürften eine Verbesserung der Situation bringen:

- Aenderung der Lärmzonenpläne
- Einschränkungen des militärischen Luftraumes, u.a. von Dübendorf
- Bau von Ueberholspuren auf den Rollwegen vor den Pistenanfängen (Kosten von ca. 30 Mio Fr bedingen eine Volksabstimmung)
- Beschränkung des Privatverkehrs in Spitzenzeiten
- Entflechtung der Flugpläne u.a.m.
- Aenderung der Start- und Landevorschriften (Abstände)

Herr Loepfe beabsichtigt, in seinem vorgesehenen Gespräch mit BR Ogi, diesen auch auf dieses Problem aufmerksam zu machen.

Herr Maitre meint, dass die Probleme zugunsten von Genf sprechen. Passagiere, die die Verhältnisse in Zürich zweimal erlebt haben, werden diesen Platz meiden. Auch Herr Feldges sieht darin einen Grund für eine Verlagerung des Verkehrs nach Basel und Genf. Die Kosten für die Swissair belaufen sich durch die Verspätungen gemäss Herrn Loepfe auf jährlich gut 50 Mio Fr.

Ueber die Ergebnisse der Bemühungen wird Herr Loepfe an einer nächsten Sitzung berichten. Der Rat nimmt von den Ausführungen Kenntnis.

4.4. Jacky Maeder

Der Beschluss des Verwaltungsrates, Jacky Maeder zu verkaufen, wird von der Geschäftsleitung nach wie vor als geltender Auftrag aufgefasst. Da sich die Gesellschaft trotz intensiver Bemühungen als zurzeit nicht verkaufbar erwiesen hat, die Unsicherheit dem Betrieb jedoch schadet, soll vorderhand darauf verzichtet werden, nach weiteren Interessenten Ausschau zu halten. Der Rat pflichtet dieser Auffassung bei.

Herr Cappis befürchtet, dass Herr Bruggisser durch die geplante Uebernahme des Präsidiums des Verwaltungsrates der Jacky Maeder neben seiner bereits heute anspruchsvollen Tätigkeit zusätzlich belastet wird.

Es folgt die Behandlung der Traktanden 3.5, 3.2 und 5.:

3.5. Kooperationen

Ueber dieses Thema wird ein separates, vertrauliches Protokoll erstellt, das vor der Sitzung vom 24. März zur Einsichtnahme aufgelegt wird.

Herr Schmidheiny verlässt die Sitzung um 16.30 Uhr.

3.2. Balair/CTA

Den Mitgliedern des Verwaltungsrates wird eine Unterlage zum Thema ausgehändigt.

a) Neue Gesellschaft Balair/CTA

Herr Geitlinger erinnert daran, dass er über das Thema bereits an der Ratssitzung vom 24. September orientiert hat. Am 14. Dezember ist es an der fünften gemeinsamen BB/CTA-Verwaltungsratssitzung im Beisein der HH. Goetz und Loepfe schliesslich gelungen, eine Einigung zu erzielen. Der Fusionsentscheid ist vom CTA-VR einstimmig, vom Balair-VR mit den beiden, sich auf die Sitzverlegung beziehenden Gegenstimmen der Basler Regierung akzeptiert worden. Rechtlich wird die Balair die CTA absorbieren, Sitz der Gesellschaft wird Genf. Der Entscheid muss von der Generalversammlung beider Gesellschaften (17. resp. 18. Mai) noch mit übrigens qualifiziertem Mehr gebilligt werden. Die Gesellschaft soll rückwirkend auf den 1.1.1993 gegründet werden. In einer ersten Phase

und bis über die weitere Entwicklung der Swissair-Gruppe mehr Klarheit herrscht, wird sich die Tätigkeit auf die drei Flugplätze so verteilen, dass bezüglich Personal vorerst an allen drei Standorten wenig Änderungen zu erwarten sind. Ueber die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der neuen Gesellschaft werden sich die HH. Goetz, Loepfe und Geitlinger noch beraten.

Herr Goetz erklärt sich sehr befriedigt davon, dass die Fusion als Lösung von den beiden Verwaltungsräten akzeptiert worden ist. Eine Zwischenlösung, etwa in Form einer gemeinsamen Betriebsgesellschaft, hatte er als wenig sinnvoll beurteilt. Wirtschaftlich betrachtet, ist die Fusion die geeignetste Massnahme, das von McKinsey ermittelte Ergebnisverbesserungspotential zu realisieren. Auch Herr Maitre äussert sich im gleichen Sinn und dankt den HH. Loepfe und Geitlinger für ihre Bemühungen zu dieser sehr guten Lösung.

Herr Feldges beurteilt die Fusion als ökonomisch richtige Lösung. Die Zustimmung zur Verlegung des Sitzes nach Genf erfolgt allerdings für Basel mit erheblichen Opfern, denn Arbeitslosigkeit in Genf steht jene in Basel gegenüber. Herr Feldges erinnert daran, dass die Balair über 12'000 Kleinaktionäre verfügt.

Herr Stahelin ersucht die Geschäftsleitung, die Problematik um die Minderheitsaktionäre sehr genau zu prüfen, was Herr Goetz ihm auch versichert.

Herr Kühne regt an, dass den Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land der Dank der Swissair ausgesprochen wird, ebenso dem Kanton Genf zuhanden von Herrn Vodoz. Herr Kühne hält im übrigen fest, dass der Rat mit seiner Zustimmung zur Fusion von Balair und CTA mit Sitz der fusionierten Gesellschaft in Genf davon ausgeht, dass die in Aussicht gestellte Steuerbefreiung in Genf auch tatsächlich zustande kommt.

Frau Spoerry verlässt die Sitzung um 16.50 Uhr.

Der Rat stimmt der beabsichtigten Fusion von Balair und CTA einstimmig und ohne Enthaltungen zu.

Herr Goetz dankt dem Rat für seine Unterstützung; er dankt der Geschäftsleitung für die grosse Anstrengung und besonders auch Herrn Geitlinger, der sich um die Fusion sehr verdient gemacht hat. Herr Goetz dankt aber auch den Regierungen Basel-Stadt, Basel-Land und Genf im Namen von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung für ihre Unterstützung sowie den Verwaltungsräten von Balair und CTA. Alle Beteiligten in Genf und Basel haben seit Beginn der Besprechungen grosse Schritte getan.

Herr Haslebacher erläutert das Kommunikationskonzept (Communiqué, Brief an Aktionäre von Balair und CTA, Brief an die Angestellten von Balair und CTA, Ansprache von Herrn Loepfe an die Swissair-Mitarbeiter). Herr Cappis empfiehlt, die Sozialpartner wenn möglich noch gleichentags (16. Dezember) zu orientieren. Das Konzept wird im Rat als zweckmässig erachtet.

b) Budget 1993

Der Verwaltungsrat nimmt Kenntnis vom konsolidierten Budget BB/CTA, wie auf Seite 13 der verteilten Unterlagen dargelegt, nämlich

Erträge	348,1 Mio Fr.
<u>Aufwand</u>	<u>311,8 Mio Fr.</u>
Brutto-Ergebnis	36,3 Mio Fr.
<u>Abschreibungen</u>	<u>35,4 Mio Fr.</u>
	0,9 Mio Fr.
<u>zus. Netto-Synergieerträge</u>	<u>0,7 Mio Fr.</u>
<u>Reinergebnis</u>	<u>1,6 Mio Fr.</u>

Auf eine Frage von Herrn Gisling meint Herr Geitlinger, wir hätten reelle Chancen, das Reinergebnis von 1,6 Mio Fr. zu erreichen. Was die Synergien anbelangt, werden diese sukzessive wirksam. Herr Loepfe ergänzt hierzu, dass die neue Gesellschaft die Piloten-Saläre auf CTA-Basis ausrichten will, wobei uns die Pilotenfrage gemäss Herrn Goetz noch beschäftigen wird.

c) Grobkonzept Geschäftsfeldabgrenzung

Die Swissair hat u.a., wie Herr Geitlinger ausführt, eine dominante Schwäche, nämlich die hohen Kosten, welche standortbedingt sind und durch das relativ kleine Volumen der Gesellschaft noch akzentuiert werden. Die Swissair hat aber auch eine dominante Stärke, nämlich die hohe Qualität ihrer Dienstleistung.

Weil namhafte Teile des zu befördernden Verkehrs in einer Tariffhöhe angesiedelt sind, welche weder zu den hohen Kosten noch zur Qualität der Dienstleistung passt, müssen Massnahmen ergriffen werden, um das finanzielle Gleichgewicht des Flugbetriebes wieder herzustellen. Dazu gehören die Ergebnisverbesserungsmassnahmen "MOVE", die Verselbständigung von Funktionen der Swissair und die Geschäftsfeldabgrenzung. Wir sind nämlich in der glücklichen Lage, bei drei resp. zwei Gesellschaften, die fähig sind, deutlich billiger zu produzieren als die Swissair, die Aktienmehrheit (Stimmen) zu besitzen. Der Kostenvorteil wird bei BB/CTA/LX erreicht durch günstigere GAV, schlankere Organisationen, engere Bestuhlung in den Flugzeugen und damit mehr Sitze als die vergleichbaren Flugzeuge der Swissair.

Um das Preis-Leistungsverhältnis wieder in Ordnung zu bringen und die Resultate der Swissair-Gruppe zu verbessern, sollen die billig produzierenden Gesellschaften von Swissair mehr Aufgaben übernehmen als bisher. Wenn die Chartergesellschaften bisher ihr Geschäftsfeld in Charter- und ad hoc-Flügen hatten, soll dieses neu auch auf Linien-Flüge nach Feriendestinationen wie Malta, Saloniki, Malaga ausgerichtet werden, wo das Schwergewicht der Passagiere dem sog. Leisure-Traffic zugeordnet werden kann und der Business-Traffic eine untergeordnete Rolle spielt. Auch bei anderen Destinationen mit tiefem Ertragsniveau und damit hohem Break Even wird der Einsatz der Gesellschaften mit tiefem Kostenniveau zu prüfen

sein. Dies führt dazu, dass die Kurzstreckenflotte der BB/CTA schrittweise um 3 - 5 Einheiten vergrössert wird und dass die Swissair im Umfang des entsprechenden Volumens Leistungen abbauen kann.

Selbstverständlich erfolgen diese Leistungen nach dem sog. Operator-Prinzip, d.h. BB/CTA und z.T. LX führen die Flüge im Auftrag und auf Risiko der Swissair durch, als sogenannte Wet-Lease-Leistungen.

Um diese Aufgabe bewältigen zu können, fusionieren die BB/CTA in einer ersten Phase. Ob in einer zweiten Phase die dritte Gesellschaft, nämlich die Crossair, auch noch mit der BB/CTA fusionieren soll, wird in ca. zwei Jahren zu entscheiden sein, d.h. nach Einführung der Saab-2000 durch Crossair.

Herr Loepfe erklärt Herrn Eisenring in der anschliessenden kurzen Diskussion, dass eine Verlegung des Sitzes der Crossair ins Ausland sehr gewagt wäre: man wird als Fluggesellschaft nicht durch Sitzverlegung allein zur EG-Gesellschaft. Zu erwähnen ist bei dieser Gelegenheit, dass British Airways mit ihrer Deutschen BA übrigens gewaltige Summen verliert trotz tiefen Lohnkosten. Herr Eisenring präzisiert, dass er eine Art EG-Basis in Basel sieht, was Herr Loepfe als Anregung zur Prüfung entgegennimmt. Die CTA hat beispielsweise eine Tochtergesellschaft in Athen.

Der Rat nimmt von den Ausführungen Kenntnis.

5. Verschiedenes

=====

- a) Kollektiv-Prokura zu zweien für die gesamte Unternehmung erteilt der Verwaltungsrat folgenden Herren und Damen:
- Ammann Hansjörg, von Frauenfeld in Bülach
 - Andrist Peter, von Oberwil/i.S. in Brütten
 - Bernhard Ulrich, von Horgen in Zürich
 - Egli Stephan, von Schänis in Schlieren
 - Forster Jürg, von Zürich in Zürich
 - Holle Werner, von Möhlin in Dorf
 - Kaufmann Hans-Peter, von Wildhaus in Schaffhausen
 - Küng Walter, von Beinwil/AG in Wettingen
 - Montani Stefan, von Salgesch in Winkel
 - Neff Thomas, von Appenzell in Wallisellen
 - Sturzenegger Peter, von Reute in Oberembrach
 - Uhler Paul, von Uttwil in Jona
 - Donzel Jean Claude, von Orvin in Bülach
 - Doser Hanspeter, von Zürich in Kloten
 - Meyer Ruth, von Mattstetten/BE und Zürich in Brütten
 - Somaglia Peter, von Thalwil in Birchwil
- b) Herr Goetz würdigt die Tätigkeit der beiden austretenden Ratsmitglieder, Herr Prof. Carl F. Hidber und Herr Hans Eisenring, die sich beide mit der Swissair sehr verbunden gefühlt hatten. Herr Prof. Hidber war als Vertreter des Bundes im Rat; im Zusammenhang mit der Verkleinerung des Verwaltungsrates mit einem voraussichtlichen Anteil von höchstens 7 Mitgliedern der öffentlichen Hand hat der Bundesrat davon abgesehen, Herrn Hidber per 1.1.1993 (für 4 Jahre) wiederzu-

wählen. Herr Eisenring tritt auf das Jahresende hin aus dem Bundesdienst aus und wird als einer der fünf ersetzt werden. Herr Eisenring bedauert seinen Austritt aus dem Swissair-Verwaltungsrat. Die heutige Sitzung, seine letzte, war dank der behandelten strategischen Probleme zudem der Höhepunkt. Er wünscht der Swissair Glück und Segen.

Herr Hidber betont, wie sehr ihm das Ausscheiden aus dem Rat nahegeht und verweist auf die alten Griechen, die ihre Emotionen noch zeigen durften. Er hätte nicht gedacht, nach sechs Jahren dem Rat bereits entwachsen zu sein und stellt fest, von diesem Gremium sehr viel gelernt zu haben. Auch Herr Hidber wünscht der Swissair alles Glück.

Herr Goetz dankt für die freundschaftlichen Worte und teilt den beiden Herren mit, dass sie und ihre Gemahlinnen nochmals einen Gratisflug offeriert erhalten.

Herr Goetz schliesst die Sitzung und dankt den Ratsmitgliedern herzlich, aber auch der Geschäftsleitung, die in schwieriger Zeit grosse Arbeit geleistet haben. Herr Goetz wünscht allen ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr!

* * *

Ende der Sitzung: 17.20 Uhr

Der Präsident:

sig. Hannes Goetz

Der Protokollführer:

sig. Nikola Korrodi

Beilage: Vorlage Sicherstellung der Verkehrsrechte unter neuem Aktienrecht