

Crossair Geschäftsbericht 1982



Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1982

Inhalt

Das Jahr 1982 im Überblick	4
Erfolgsrechnung	6
Bilanz	8
Kommentar zu Erfolgsrechnung und Bilanz	10
Bericht der Kontrollstelle	16
Anträge an die Generalversammlung	17
Neun Jahre im Überblick	18
Flotte	20
Ausblick auf das Jahr 1983	22

Verwaltungsräte

Dr. A.J. Wiederkehr, Bächau, Präsident*
M. Suter, Zürich, Vize-Präsident und Delegierter*
Dr. D. Gruenberg, Kilchberg*
B. Bonaglia, Lugano
Dr. D. Cassina, Bellinzona
W.J. Fleischmann, Pompton Plains, USA
A. Geissmann, Küsnacht/ZH
Th. Heberlein, Fällanden
F. Maurhofer, Erlenbach, ZH (seit 10. 12. 1982)
Th. Moser, Genf
M. Pieper, Philadelphia, USA
Avv. A. Stefani, Giornico
L. Wirstrom, Corseaux († 28. 11. 1982)
*Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

Geschäftsleitung

M. Suter, Delegierter und Direktor
H. Röllin, stellv. Direktor

Kontrollstelle

Fides Revision, Zürich



Aktiengesellschaft für europäischen
Regionalluftverkehr

Zürich, Postfach 630, CH-8058 Zürich-Flughafen
Telefon 01/816 27 00, Telex 53233

Lugano, Aeroporto, 6982 Lugano-Agno
Telefono 091/59 44 78, Telex 73789

Basel, Postfach, CH-4030 Basel-Flughafen
Telefon 061/57 31 11

Das Jahr 1982 im Überblick

Sehr geehrte Aktionäre,

Das Jahr 1982 hat der Crossair einerseits eine Konsolidierung ihres Streckennetzes und Betriebes, andererseits aber auch eine beträchtliche Verkehrszunahme gebracht, und wir sind in der Lage, Ihnen einen positiven Rechnungsabschluss vorzulegen.

Die Zahl der angebotenen Sitzplätze erhöhte sich im Vergleich mit dem Vorjahr um 56%, jene der Etappenflüge um 52%. Wir konnten rund 148 000 Etappenpassagiere befördern oder 47% mehr als 1981. Die durchschnittliche Sitzplatzbelegung lag trotz der raschen und massiven Angebotssteigerung bei 54% (im Vorjahr 57%), was als Erfolg zu werten ist. Das Frachtaufkommen stieg um 38% auf knapp 154 Tonnen.

Die Vereinbarung zwischen der Crossair und der Swissair, von der im letzten Geschäftsbericht ausführlich die Rede war, begann sich im Berichtsjahr auszuwirken. Ihr wesentlichster Einfluss betraf unser Streckennetz. Die Linien nach Nürnberg und Hannover, die bis dahin unser Rückgrat gebildet hatten, wurden per 28. März 1982 durch die Swissair übernommen; sie werden nun im gemeinsamen Auftrag der Swissair und der Lufthansa durch die DLT Lufttransport betrieben.

Als Ersatz übernahm die Crossair die Linien Basel-Brüssel (2x täglich), Basel-Wien (1x täglich), Basel-Zürich (1x täglich), Basel-Genf (1x täglich), Genf-Strassburg (2x täglich) und Zürich-Strassburg (1x täglich). Nachdem die Rhine Air in Basel Ende Februar 1982 den Betrieb eingestellt hatte, übernahmen wir ab Beginn des Sommerflugplanes deren einzige Linie Basel-München und erhöhten gleichzeitig die Frequenz von zwei auf drei tägliche Verbindungen.

Ende Mai 1982 eröffneten wir die Verbindung Lugano-Venedig.

Ende September kam die Morgenverbindung zwischen Basel und Amsterdam hinzu. Sie ist das Resultat eines langfristigen Zusammenarbeitsvertrages mit der niederländischen KLM. Deren Tochtergesellschaft NLM City Hopper betrieb vorerst den Abendkurs weiter mit einer 44plätzigen Fokker F. 27 Friendship; mit Inkrafttreten des Sommerflugplanes 1983 haben wir auch diesen übernommen.

Die Übernahme der für die Region Basel wichtigen Linien nach München und Amsterdam bedeuteten für uns eine wesentliche Ausweitung der Produktion. Dadurch waren wir gezwungen, die Destinationen Rotterdam und Maastricht fallenzulassen.

Die innerschweizerischen Verbindungen nach Lugano entwickelten sich ausnahmslos erfreulich. Zwischen Zürich und Lugano erhöhten wir die Frequenz von vier auf sechs tägliche Flüge, zwischen Genf und Lugano von zwei auf drei.

Im Nichtlinienverkehr bauten wir den Bereich Lufttaxi weiter ab (um 45% gegenüber dem Vorjahr); wir haben nach wie vor die Absicht, uns aus diesem Bereich vollständig zurückzuziehen. Dagegen erfuhr der Charterverkehr eine erfreuliche Ausweitung um 95% auf einen Ertrag von Fr. 1,14 Mio.

Ende 1982 setzte sich unsere Flotte aus acht Super Metroliner III, einer Metroliner II, einer (inzwischen verkauften) Cessna 421B Golden Eagle und einer Cessna 310Q zusammen. Zu Beginn

VERKEHRSLAISTUNGEN

	1982	1981	Änderungen in %
Anzahl Etappenflüge	16 938	11 179	+ 51.5
davon Linienflüge	16 384	10 677	+ 53.5
davon Taxiflüge, Charter und andere	554	502	+ 10.4
Beförderte Etappenpassagiere	148 157	100 586	+ 47.3
davon Linienflüge	143 736	96 815	+ 48.0
davon Taxiflüge, Charter und andere	4 421	3 771	+ 17.2
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr	54 %	57 %	--
Beförderte Fracht in kg	153 686	111 388	+ 38.0
Total Flugstunden	15 051	11 350	+ 32.6
davon Linienflüge	13 797	10 049	+ 37.3
davon Taxiflüge, Charter und andere	1 254	1 301	- 3.6

ERFOLGSRECHNUNG IN FRANKEN

Erträge	37 042 954	23 749 794	+ 56.0
Kosten ohne Abschreibungen	30 669 715	21 279 976	+ 44.1
Gewinn vor Abschreibungen (Cash Flow)	6 373 239	2 469 818	+ 158.0
Abschreibungen und Wertberichtigungen	5 531 776	2 364 407	+ 134.0
Reingewinn	841 463	105 411	+ 698.3

des Jahres 1983 haben wir auch noch die letzte Metroliner II durch ein Flugzeug des umweltfreundlicheren und energiesparenderen Typs Super Metroliner III ersetzt, sodass unsere Flotte von Linienflugzeugen heute (präzis: am Tage der Generalversammlung) mit einem durchschnittlichen Alter von weniger als 17 Monaten vermutlich die jüngste der Welt ist.

Für 1984 planen wir, wie bereits im letzten Geschäftsbericht dargelegt, als erste Fluggesellschaft der Welt die Einführung des neuen Regional-Verkehrsflugzeuges Saab-Fairchild 340 Cityliner. Im Berichtsjahr erreichte dieses Programm einen bedeutenden Markstein: Am 27. Oktober wurde in Linköping (Schweden) im Beisein des schwedischen Königs und zahlreicher Prominenz aus aller Welt, darunter auch Vertretungen des Bundes, der Kantone Basel-Stadt, Bern, Genf und Tessin, sowie der Städte Lugano und Zürich, der erste Prototyp des Cityliners feierlich aus der Werkhalle gerollt. Anlässlich dieser Feier übergaben wir Carl XVI Gustaf, König von Schweden, sowie den Firmen Saab-Scania (Schweden) und Fairchild Industries (USA) als Erinnerung an diesen Anlass je eine Aktie der Crossair.

Am 9. September beschloss der Verwaltungsrat, für den Unterhalt unserer Flotte einen eigenen Wartungsbetrieb aufzubauen. Unter Mitarbeit des Kantons Basel-Stadt und des Flughafens Basel-Mulhouse wird gegenwärtig ein bestehender Hangar zu einer grosszügigen Werft von 3200 m² Hallenfläche (zuzüglich Werkstatt-, Lager- und Büroräume von 1900 m²) umgebaut. Von den Gesamtkosten übernimmt der Flughafen Basel-Mulhouse Fr. 5,9 Mio und die Crossair Fr. 8,2 Mio für Inneneinrichtungen, Maschinen, Werkzeuge und Ersatzteile. Anfangs 1984 soll das Wartungszentrum den Betrieb aufnehmen; es ist vorgesehen, in grösserem Umfang auch Arbeiten für Dritte auszuführen, insbesondere an Flugzeugen des Typs Saab-Fairchild 340 Cityliner.

Im letzten Geschäftsbericht erwähnten wir die Bemühungen, auf dem Flugplatz Lugano-Agno eine Blindlandeanlage (ILS) einzurichten. Inzwischen ist die Anlage dank der weitsichtigen Haltung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt installiert, durch die Aufsichtsbehörde abgenommen und in Betrieb. Als Folge der ILS-Anlage erwarten wir dank verminderter Wetterabhängigkeit eine bedeutende Verbesserung der Regelmässigkeit unserer Flüge nach Lugano. Im Berichtsjahr mussten 293 Flüge annulliert und 243 weitere umgeleitet werden; wir rechnen mit einer Abnahme dieser Zahlen auf zusammen weniger als 70. Zudem sind wir nun in der Lage, auch während der Wintermonate Tagesrandverbindungen anzubieten.

Im Interesse einer gestrafften und transparenten langfristigen Finanzierung unserer Metroliner-Flotte erhielten wir unter der Führung der Schweizerischen Kreditanstalt einen Konsortialkredit von Fr. 25 Mio. An dem Konsortium sind insgesamt zehn Banken beteiligt; der Kredit läuft mit festem Zinssatz über fünf Jahre und wird durch halbjährliche, betragsmässig aufsteigende Raten amortisiert.

Um den Grundsatz einer gesunden Eigenfinanzierung aufrechtzuerhalten, erhöhten wir anlässlich der ausserordentlichen Generalversammlung vom 10. Dezember unser Aktienkapital um 9 auf Fr. 25 Mio. Es war dies die erste öffentlich aufgelegte Kapitalerhöhung der Crossair. Sie erweiterte den Aktionärskreis auf rund 720 natürliche und juristische Personen; unter den letzteren sind einige weitere Vertreter der öffentlichen Hand, so die Kantone Bern, Basel-Stadt und Tessin, die Städte Zürich und Lugano sowie die Tessiner Gemeinde Paradiso.

Aus dem Gesagten geht hervor, dass das Jahr 1982 für die Crossair sehr lebhaft war. Besondere Hektik herrschte anlässlich der Umstellung unseres Streckennetzes im Frühjahr. Dass wir alle Hürden so erfolgreich nehmen konnten, verdanken wir in erster Linie dem beispielhaften Einsatz unseres Personals. Dank der hervorragenden Leistung aller Mitarbeiter war es möglich, ein gegenüber dem Jahresbudget 1982 bedeutend besseres Jahresergebnis auszuweisen. Dies erlaubte uns, dem gesamten Crossair-Team eine Gewinnbeteiligung auszurichten. Geschäftsleitung und Verwaltungsrat möchten die Leistung des Personals aber auch an dieser Stelle in aller Form danken.

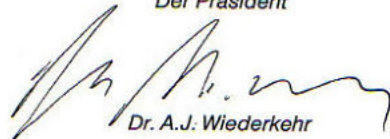
Leider haben wir aber auch einen grossen Verlust zu verzeichnen. Ende November verschied im Alter von erst 64 Jahren ganz unerwartet Herr Lars Wirström, langjähriges Mitglied unseres Verwaltungsrates. Als ausgewiesener Kenner des Luftverkehrs und erfahrener Banquier war er eine hervorragende Unternehmerpersönlichkeit; der Crossair hatte er von Anfang an wertvolle menschliche und fachliche Impulse verliehen.

Als herausragendes Ereignis im Berichtsjahr darf sicher das Zueinanderfinden von Swissair und Crossair bezeichnet werden. Die schweizerische Luftverkehrspolitik hat dadurch eine wesentliche Klärung und Bereicherung erfahren.

Zürich, 8. April 1983

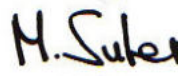
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident



Dr. A.J. Wiederkehr

Der Delegierte



M. Suter



Erfolgsrechnung

KOSTEN	1982		1981	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Personalkosten				
- Saläre und übrige Personalkosten	4 622 726.29			
- Sozialversicherungen	<u>656 744.80</u>	5 279 471.09	3 180 189.27	
Treibstoffkosten		4 524 342.02	3 660 403.59	
Techn. Material- und Ueberholungskosten		6 065 307.89	3 824 631.29	
Bodenorganisations-Fremdkosten		5 003 988.01	3 801 533.50	
Mietkosten für Flugzeuge		181 978.65	535 288.25	
Passagier- und Verpflegungskosten		1 895 764.54	1 201 506.47	
Sach- und Haftpflichtversicherungen		617 721.75	329 842.60	
Liegenschafts- und Energiekosten		113 595.60	91 250.40	
Allg. Betriebs- und Verwaltungskosten				
- Finanzkosten	2 090 711.90			
- übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>1 682 189.96</u>	3 772 901.86	2 516 572.04	
Fremdkosten		155 142.90	121 805.80	
Werbe- und diverse				
Verkaufskosten		448 813.88	213 648.92	
Provisionskosten		<u>2 610 686.92</u>	<u>1 803 304.43</u>	
Total Kosten vor Abschreibungen		30 669 715.11	21 279 976.54	

ERTRAEGE		1982	1981
	Fr.	Fr.	Fr.
Streckenerträge			
- Passagen	33 210 929.52		
- Fracht und Gepäck	635 260.96	33 846 190.48	20 672 580.13
Erträge aus Charterflügen		1 136 934.00	582 642.00
Taxi- und übrige			
Verkehrserträge		577 890.95	1 043 652.40
Erträge aus Vermietungen			
von Flugzeugen		80 430.40	126 727.60
Andere Erträge		1 401 508.26	1 324 191.91
Total Erträge		37 042 954.09	23 749 794.04
Total Erträge		37 042 954.09	23 749 794.04
Total Kosten vor Abschreibungen		30 669 715.11	21 279 976.54
Bruttoergebnis (Cash Flow)		6 373 238.98	2 469 817.50
Abschreibungen und Wertberichtigungen		5 531 775.95	2 364 406.77
Reingewinn des Jahres		841 463.03	105 410.73



Bilanz

AKTIVEN		31.12.1982	31.12.1981
Anlagevermögen	Fr.	Fr.	Fr.
Flugzeuge *)	37 206 636.37		
./. kum. Abschreibungen	6 831 842.37	30 374 794.00	25 604 949.85
Flugzeugwechselteile	1 846 935.00		
./. kum. Abschreibungen	699 403.75	1 147 531.25	928 182.90
Mobilien und Einrichtungen	701 265.35		
./. kum. Abschreibungen	398 398.65	302 866.70	344 150.70
Vorauszahlungen für Flugzeuge		9 999 474.50	247 800.00
Total Anlagevermögen		41 824 666.45	27 125 083.45
Umlaufvermögen			
Forderungen und transitorische Aktiven		9 066 146.05	6 800 081.77
Wertschriften		6 000.00	9 000.00
Flüssige Mittel		3 691 693.81	2 143 198.62
Kautionen		3 000.00	3 000.00
Total Umlaufvermögen		12 766 839.86	8 955 280.39
Bilanzsumme		54 591 506.31	36 080 363.84

*) Versicherungswert der Flugzeuge 38 600 000.00 29 600 000.00

PASSIVEN		31.12.1982	31.12.1981
	Fr.	Fr.	Fr.
Eigenkapital			
Aktienkapital (ausschliesslich Namensaktien)		25 000 000.00	16 000 000.00
Reserven, statutarische		13 000.00	3 000.00
Total Eigenkapital		<u>25 013 000.00</u>	<u>16 003 000.00</u>
Fremdkapital			
Langfristige Schulden			
- Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung		20 000 000.00	14 537 024.00
Kurzfristige Schulden			
- Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung	3 750 000.00		
- Kreditoren und transitorische Passiven	4 589 864.87	8 339 864.87	5 312 139.41
Noch nicht eingelöste Transportdokumente		289 053.54	110 075.56
Total Fremdkapital		<u>28 628 918.41</u>	<u>19 959 238.97</u>
Unternehmenserfolg			
Gewinnvortrag aus Vorjahr	108 124.87		
Gewinn des Jahres	841 463.03	949 587.90	118 124.87
Bilanzsumme		54 591 506.31	36 080 363.84





Zum Ergebnis

Im Vergleich zum Vorjahr konnte das Ergebnis durch eine im Verhältnis zur Zunahme der Erträge weniger starke Zunahme der Kosten positiv beeinflusst werden. Während die Erträge gesamthaft um Fr. 13,293 Mio zunahmen, verzeichneten die Gesamtkosten eine Steigerung von Fr. 9,390 Mio. Die stärksten Zunahmen verzeichneten die Personalkosten um Fr. 2,099 Mio und die technischen Material- und Überholungskosten um Fr. 2,241 Mio.

Dadurch resultierte eine Zunahme des Cash Flow um Fr. 3,903 Mio.

Kosten

Die gesamten Kosten vor Abschreibungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 44%. Bei den Personalkosten beträgt die Zunahme gegenüber dem Vorjahr 66%. Dabei stiegen die Personalkosten des fliegenden Personals um 69%, da zusätzliche Piloten eingestellt wurden.

Dank dem guten Ergebnis konnte dem Personal eine Gewinnbeteiligung ausbezahlt werden. Die Zunahme der Treibstoff- und Bodenorganisationsfremdkosten fiel mit 24% bzw. 32% unterdurchschnittlich aus. Das gleiche gilt für die um 21% zugenommenen Flugsicherungsgebühren. Wir waren auch im Jahre 1982 mit überdurchschnittlich hohen Kosten für den technischen Unterhalt unserer Flugzeuge konfrontiert. Diese stiegen um 59%, wobei sich der Anteil an den gesamten Kosten auf 19,8% gegenüber 18,0% im Jahre 1981 belief.

Der Anteil der Treibstoffkosten an den gesamten Kosten fiel von 17,2% im Jahre 1981 auf 14,8% im Berichtsjahr.

Die Passagier- und Verpflegungskosten nahmen mit 58% im Vergleich zur Anzahl der beförderten Passagiere überproportional zu. Diese Zunahme ist in erster Linie auf die zusätzlichen Zubringerkosten der Verpflegung für die Strecken ab Basel zurückzuführen.

Beim Vergleich der Finanzkosten ist zu beachten, dass im Vorjahr in dieser Position ein Betrag von Fr. 363.000.- für Kursverluste enthalten war. Im Jahre 1982 resultierte ein Kursgewinn, welcher unter den übrigen Erträgen eingeschlossen wurde.

Die Finanzkosten des laufenden Jahres sind gegenüber denjenigen des Vorjahres 52% gestiegen. Diese höheren Kosten resultieren aus der grösseren Anzahl der zu finanzierenden Flugzeuge und aus den Kommissionen im Zusammenhang mit der Beschaffung des Konsortialkredites von Fr. 25 Mio.

Erträge

Die Erträge aus dem Linienverkehr haben um 64% zugenommen. Der Anteil dieser Erträge an den gesamten Erträgen ist von 87% im Vorjahr auf 91% im Jahre 1982 gestiegen. Ebenfalls gestiegen sind die Erträge aus Charterflügen und zwar um 95%. Hingegen sind die Erträge aus den Taxi-Flügen um 45% und diejenigen aus der Vermietung von Flugzeugen um 37% gesunken. Diese tieferen Erträge standen in Einklang mit unseren Bemühungen, alle Verkehrsleistungen mit den noch verbliebenen 2 CESSNA-Flugzeugen sukzessive zu reduzieren.

Die gegenüber dem Vorjahr fast unveränderten übrigen Erträge beinhalten als hauptsächlichste Posten Fr. 880.000.- als Buchgewinn aus dem Verkauf von 2 METROLINER II und Fr. 194.000.- aus Kursgewinnen. Der Rest setzt sich u.a. zusammen aus Kommissionen und Aktivzinsen.

Abschreibungen

Die Abschreibungsprinzipien wurden gegenüber den Vorjahren unverändert beibehalten. Die um den Wert der Triebwerke reduzierten Beschaffungskosten des Flugzeuges werden linear auf 10 Jahre abgeschrieben. Die Triebwerke werden über eine voraussichtliche Laufzeit von 6.000 Flugstunden abgeschrieben, was für das ganze Flugzeug eine Abschreibungsdauer von ungefähr 7 Jahren ergibt.

Zusätzlich zu den ordentlichen Abschreibungen wurden ausserordentliche Abschreibungen im Betrage von Fr. 479.000.- vorgenommen. Ausserdem wurden die Restwerte der beiden CESSNA-Flugzeuge aus dem Agio aus der Kapitalerhöhung voll abgeschrieben.

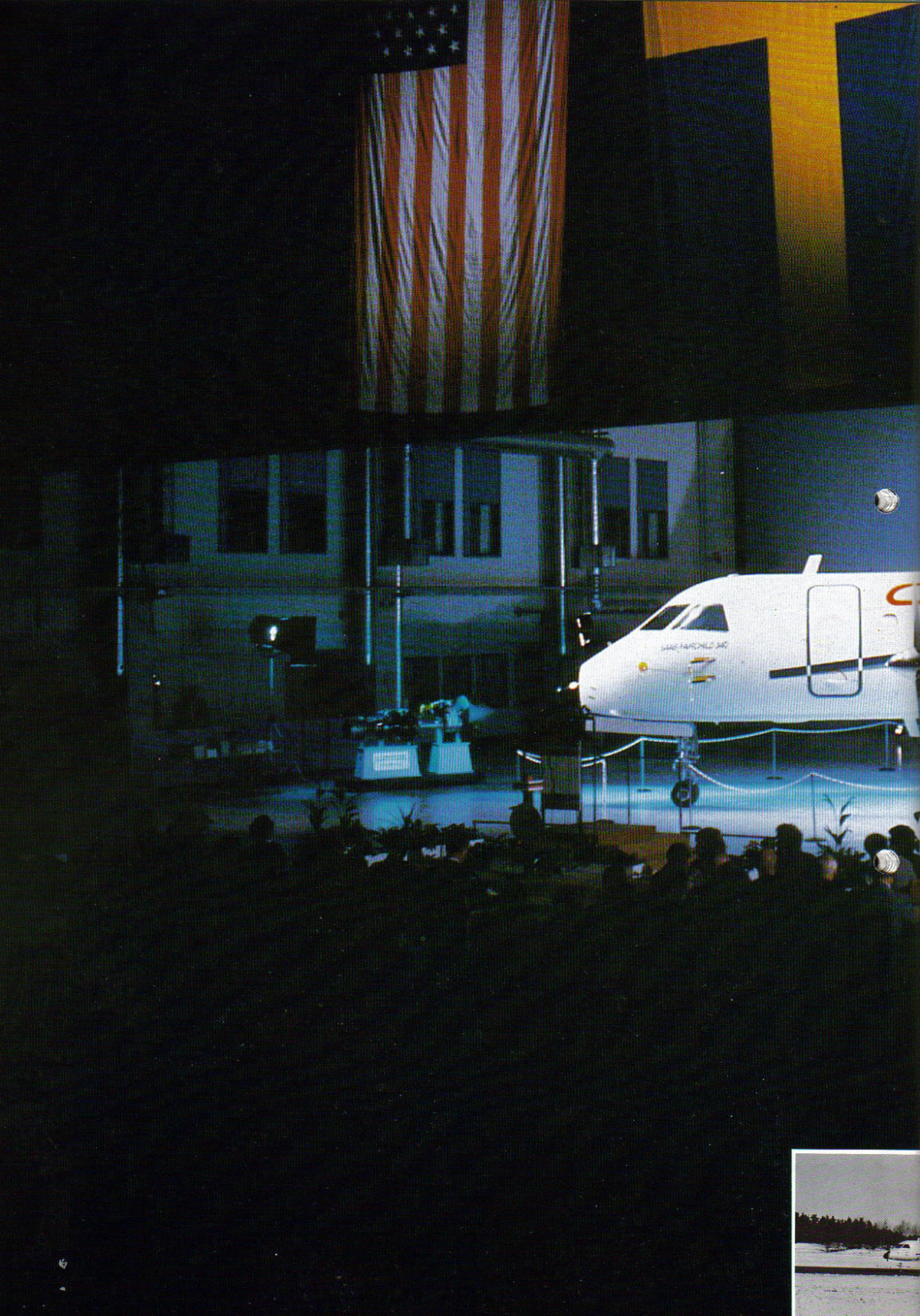
Bruttoergebnis

Das Bruttoergebnis (Cash Flow) konnte um 158% auf Fr. 6,373 Mio gesteigert werden, dies entspricht 17,2% der gesamten Erträge.

Reingewinn des Jahres

Der Reingewinn des Berichtsjahres konnte um 698% auf Fr. 841.000.- gesteigert werden, er beträgt 2,3% der gesamten Erträge.







Aktiven

Die Position «Flugzeuge» setzt sich wie folgt zusammen:

- Swearingen Metroliner II (eine Einheit)
- Swearingen Metroliner III (acht Einheiten)

Fr. 1.580.649.-

Fr. 28.794.145.-

Total Bilanzwert

Fr. 30.374.794.-

Die beiden CESSNA's 421B und 310Q wurden zulasten des Agios aus der Kapitalerhöhung 1982 voll abgeschrieben.

Die Vorauszahlungen für Flugzeuge beinhalten:

Fr. 4.277.672.- als Anzahlung für die neunte Einheit Swearingen Metroliner III

Fr. 5.721.802.- als vertragliche Vorauszahlungen für die SAAB-Fairchild 340.

Im Verlaufe des Jahres 1983 werden wir für die SAAB-Flugzeuge zwei weitere Vorauszahlungen im Totalbetrag von rund Fr. 10 Mio zu leisten haben.

Der Bilanzposten «Forderungen und transitorische Aktiven» umfasst:

Fr. 5.569.667.- Guthaben bei anderen Luftverkehrsgesellschaften

Fr. 329.839.- Guthaben bei Reisebüros für verkaufte Flugscheine

Fr. 2.101.232.- Andere verschiedene Guthaben

Fr. 1.065.408.- Transitorische Aktiven

Ein Teil der flüssigen Mittel wurde anfangs 1983 vorübergehend in Form von Festgeldern angelegt.

Passiven

Das Aktienkapital wurde anlässlich der a.o. Generalversammlung vom 10. Dezember 1982 von bisher Fr. 16 Mio auf Fr. 25 Mio erhöht. Es besteht nun aus 25.000 Namenaktien à je Fr. 1000.- Nennwert und ist voll einbezahlt.

Das aus dieser Kapitalerhöhung resultierende Agio betrug Fr. 734.800.- und wurde nebst der Deckung der Emissionsabgaben und der übrigen Emissionskosten zur vollständigen Abschreibung der beiden CESSNA-Flugzeuge verwendet.

Wie bereits im Rückblick 1982 erwähnt, konnten wir die per Ende 1981 bestehenden Einzeldarlehen in einen Konsortialkredit von Fr. 25 Mio umwandeln. Davon wurden im Jahre 1982 bereits Fr. 1,25 Mio amortisiert, die im Jahre 1983 fälligen Amortisationen von total Fr. 3,75 Mio wurden als kurzfristige Schulden klassiert, die verbleibenden Fr. 20 Mio erscheinen in der Bilanz als langfristige Verbindlichkeiten.

Die Position «Kreditoren und transitorische Passiven» enthalten Fr. 2.411.202.- für fest fakturierte Beträge für Treibstoffe, technischer Unterhalt, Bodenkosten und Passagiertaxen sowie die im Januar 1983 zur Zahlung fällige Emissionsabgabe aus der Kapitalerhöhung 1982. Der Rest von Fr. 2.178.663.- sind transitorische Passiven.

Der Buchwert des Anlagevermögens ist zu 108% durch langfristiges Fremdkapital und das Eigenkapital gedeckt. Dem kurzfristigen Fremdkapital stehen 148% an Umlaufvermögen gegenüber.



Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 18, 511 Mio (+ 51%) erhöht. Die am meisten ins Gewicht fallenden Veränderungen sind:

	AKTIVEN	PASSIVEN
	in Fr. 1000	in Fr. 1000
Flugzeuge	+ 4 769,8	
Vorauszahlungen für Flugzeuge	+ 9 751,7	
Forderungen und transitorische Aktiven	+ 2 266,1	
Flüssige Mittel	+ 1 548,5	
Aktienkapital		+ 9 000,0
Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung		
- langfristige		+ 5 463,0
- kurzfristige		+ 1 807,0
Kreditoren und transitorische Passiven		+ 1 791,2

Die verfügbaren Mittel sind wie folgt beschafft, bzw. verwendet worden:

	in Fr. 1000	in Fr. 1000
a) BESCHAFFUNG		
Reingewinn	841	
Abschreibungen	<u>5 532</u>	6 373
Erhöhung des Aktienkapitals (nach Abzug der Emissionsabgaben und übrigen Kosten)		9 264
Zunahme der Darlehen gegen Flugzeugverschreibung		7 270
Zunahme der Kreditoren, der trans. Passiven und der Bankschulden		1 400
Abgang von Anlagen		<u>3 657</u>
		27 964
b) VERWENDUNG		
Zunahme des Anlagevermögens		
- Flugzeuge		13 288
- übriges		810
- Vorauszahlungen für Flugzeuge		9 751
Zunahme der flüssigen Mittel		1 549
Zunahme der Forderungen und der transitorischen Aktiven		<u>2 566</u>
		27 964

Bericht der Kontrollstelle

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1982 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellen fest, dass

- die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen beantragen wir, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Ferner bestätigen wir, dass der Vorschlag des Verwaltungsrates über die Gewinnverwendung Gesetz und Statuten entspricht.

Zürich, 6. April 1983

FIDES REVISION

Mäder ppa. Schätti



Anträge an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 27. Mai 1983 folgende Anträge:

1. Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Erfolgsrechnung 1982 und der Bilanz per 31. Dezember 1982.
2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1982.
3. Verwendung des Reingewinns des Jahres 1982 von Fr. 841 463.03 wie folgt:
 - Zuweisung an den ordentlichen Reservefonds Fr. 50 000.00
 - Verbleibender Reingewinn Fr. 791 463.03
 - Gewinnvortrag 1. Januar 1982 Fr. 108 124.87
 - Fr. 899.587.90
- Dividende von brutto 4 % auf das Aktienkapital per 1. Januar 1982 von Fr. 16 000 000.- Fr. 640 000.00
- Vortrag auf neue Rechnung Fr. 259.587.90

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, so gelangt die Dividende ab 2. Juni 1983 wie folgt zur Auszahlung:

Dividende 1982 pro Aktie	<u>Fr. 40.00</u>
abzüglich 35% Verrechnungssteuer	<u>Fr. 14.00</u>
Netto pro Aktie	<u>Fr. 26.00</u>

Acht Jahre im Überblick

VERKEHRSLAISTUNGEN	1982	1981	1980
Anzahl Etappenflüge Strecken	16 384	10 677	5 966
Taxi und Charter	554	502	735
Anzahl Flugstunden Strecken	13 797	10 049	5 401
Taxi und Charter	1 254	1 301	1 842
Beförderte Etappenpassagiere Strecken	143 736	96 815	50 327
Taxi und Charter	4 421	3 771	3 691
Beförderte Fracht in kg	153 686	111 388	37 700
Angebotene Sitzplätze im Streckenverkehr	266 253	170 227	97 340
Durchschnittliche Auslastung der Sitzplätze	54%	57%	52%
PERSONALBESTAND			
Festangestellte	85	65	38
Teilzeitmitarbeiter	4	4	4
ERTRÄGE UND KOSTEN in Fr. 1000			
Streckenerträge	33 846,2	20 672,6	10 868,9
Taxi und Chartererträge	1 714,8	1 626,3	1 783,2
Uebrige Flugbetriebserträge	80,4	126,7	254,1
Gesamterträge	37 042,9	23 749,8	12 994,4
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	30 669,7	21 280,0	11 341,2
Bruttoergebnis (Cash Flow)	6 373,2	2 469,8	1 653,2
Abschreibungen	5 531,7	2 364,4	1 359,2
Reinergebnis	+841,5	+105,4	+294,0
BILANZ per 31. Dezember nach Gewinnverteilung			
BILANZSUMME			
Aktiven	54 591,5	36 080,4	13 767,3
Anlagevermögen	41 824,7	27 125,1	8 942,2
Umlaufvermögen	12 766,8	8 955,3	4 825,1
Passiven	25 063,0	16 013,0	8 003,1
Eigenkapital	29 268,9	19 959,3	5 751,6
Fremdkapital			
Gewinn- und Verlustkonto	+259,6	+108,1	+12,7



1979	1978	1977	1976	1975
1 586	-	-	-	-
839	329	250	-	-
1 511	-	-	-	-
2 164	1 902	1 397	602	448
12 739	-	-	-	-
4 022	648	468	-	-
14 938	1 000	-	-	-
27 084	-	-	-	-
47%	-	-	-	-

24	3	1	-	-
4	23	19	11	2

2 571,5	-	-	-	-
1 669,8	521,8	276,4	-	-
391,1	588,7	453,5	199,9	77,7
4 680,3	1 141,8	746,3	231,9	78,1
4 263,4	890,5	636,9	186,1	65,7
416,9	251,3	109,4	45,8	21,4
709,3	246,0	108,2	44,1	15,4
-292,4	+5,3	+1,2	+1,7	+6,0

8 355,8	1 253,6	1 149,3	989,0	140,4
6 357,8	754,2	749,5	435,2	91,4
1 998,0	450,2	399,8	553,9	49,0
001,5	1 014,1	223,8	222,6	121,0
4 604,3	229,5	918,0	766,4	19,4
-279,8	+12,6	+7,3	+6,6	+5,5



FLUGZEUGTYP

Swearingen
Metro II

Anzahl Sitze	18-20
Max. Startgewicht	5 681 kg
Max. produktive Zuladung	1 327 kg
Max. Reisegeschw. (TAS)	492 km/h
Max. Reichweite	3 780 km
Max. Reichweite bei voller Zuladung mit vor- geschriebenen Reserven	331 km

DIMENSIONEN

Höhe	5.08 m
Länge	18.09 m
Spannweite	14.10 m
Max. Druckdifferenz der Kabine	7 PSI

TRIEBWERKE UND PROPELLER

Triebwerk	GARRET TPE331-3UW-303G
Leistung	940 SHP
Propeller	HARTZELL HC-B3TN-5G

LAERMEMISSION

Messung in Zürich nach dem Start auf der Westpiste mit max. Triebwerksleistung: 78 dBA
(Vergleich Personenwagen im Stand: 71 dBA)

Treibstoffverbrauch: 3,0 L
pro Sitz auf 100 km Luftlinie
(Vergleich Personenwagen Mittelklasse, 4 Personen: 4.5 l/100 km/Person)





Swearingen
Metro III

SAAB Fairchild 340
Cityliner

18-20
6 690 kg
1 768 kg
511 km/h
4 420 km

31-34
11 980 kg
3 085 kg
530 km/h
4 075 km

1 142 km

2 080 km

5.08 m
18.09 m
17.40 m
7 PSI

6.87 m
19.72 m
21.44 m
7 PSI

GARRET
TPE331-11U-6016

GENERAL ELECTRIC
CT 7-5A

1100 SHP

1700 SHP

DOWTY-ROTOL
R321/4-82-F/8

DOWTY-ROTOL
(Kunststoff)
R320/4-123-F/1

68 dBA

im Test

2,6 L

2,1 L

Für das Jahr 1983 sehen wir einen weiteren Ausbau unserer Tätigkeit vor. Im innerschweizerischen Verkehr haben wir auf Beginn des Sommerflugplanes die Strecke Lugano-Bern-Paris eröffnet und die Frequenzen auf den Linien Zürich-Lugano sowie Genf-Lugano auf sieben beziehungsweise fünf pro Werktag erhöht. Zum gleichen Zeitpunkt übernahmen wir von der Swissair die Strecke Basel-Frankfurt, die wir 3x täglich bedienen, und von der niederländischen NLM den bereits erwähnten zweiten täglichen Kurs Basel-Amsterdam. Auf der Linie Basel-Brüssel haben wir die Frequenz auf drei werktägliche Flüge erhöht, auf der Strecke Zürich-Luxemburg auf vier. Dagegen haben wir die Verbindung Basel-Wien wegen ungenügender Nachfrage eingestellt. Einen Rückschlag erlitten wir am 26. März, als uns vom österreichischen Verkehrsministerium die Verkehrsrechte für die Tagesrandverbindung Zürich-Klagenfurt mit sofortiger Wirkung entzogen wurden. Wir bedienen daher seit dem 27. März 1983 die Linie Zürich-Klagenfurt nur noch einmal täglich. Dieser Schritt geschah auf Betreiben der Austrian Airlines; er stellt einen bedauerlichen Akt von Protektionismus dar.

Bezüglich unserer zurzeit aus 9 Super-Metroliners III bestehenden Flotte haben wir keine Veränderungen vorgesehen. Unsere Anstrengungen konzentrieren sich auf die bevorstehende Einführung der von uns bestellten 10 Saab-Fairchild 340 Cityliner und den Aufbau unseres Wartungsbetriebes in Basel-Mulhouse. Nachdem am 18. Januar 1983 der Erstflug des Saab-Fairchild 340 Cityliner plangemäss stattfand, läuft bis zum Frühjahr 1984 ein umfangreiches Testprogramm, bei dem die drei Prototypen ca. 1200 Flugstunden absolvieren werden. Erstmals erfolgt bei der Saab-Fairchild 340 Cityliner die Zertifizierung eines Verkehrsflugzeuges gleichzeitig sowohl für die USA, wie für zehn europäische Staaten, zu denen auch die Schweiz gehört, nach einem gemeinsamen Programm.

Im Hinblick auf unsere angestrebte Selbständigkeit bezüglich Flugzeugunterhalt haben wir mit Wirkung ab 1. April die Bewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt erhalten, die Streckenwartung (Line Maintenance) unserer Flugzeuge selber durchzuführen. Dadurch sowie durch den Aufbau unseres Wartungsbetriebes wird sich der Personalbestand im Laufe des Jahres 1983 um rund 20 Personen erhöhen.

Das Budget 1983 sieht im weiteren eine Vermehrung der Etappenflüge auf 23'415 (1982: 16'384; Veränderung + 43%), der Etappen-Sitzplätze auf 400'024 (1982: 266'253; Veränderung + 50%), der Zahl der Linien-Passagiere auf 197'159 (1982: 143'736; Veränderung + 37%) und der Luftfracht auf 175'600 kg (1982: 153'686 kg; Veränderung + 14%) vor. Die Sitzplatzbelegung berechnen wir vorsichtig mit 49% (1982: 54%).

Auf der Ertragsseite erwarten wir eine Zunahme der Streckenerträge um 34% auf Fr. 45,2 Mio (1982: Fr. 33,8 Mio) und der Gesamterträge um 25% auf Fr. 46,2 Mio (1982: Fr. 37,0 Mio). Die Kosten sind mit Fr. 38,3 Mio budgetiert (1982: Fr. 30,7 Mio; Veränderung + 25%). Wir erwarten demnach ein Bruttoergebnis vor Abschreibungen von Fr. 7,9 Mio (1982: Fr. 6,4 Mio; Veränderung + 23%); bei einer unveränderten Abschreibungspraxis rechnen wir mit einem Reinergebnis für das laufende Jahr von Fr. 1,28 Mio (1982: Fr. 0,84 Mio; Veränderung + 51%).

Zur Deckung des Mittelbedarfs für unseren Flottenausbau werden wir auch im laufenden Jahr an den Kapitalmarkt gelangen. Wir planen eine Erhöhung unseres Aktienkapitals um Fr. 20 Mio auf Fr. 45 Mio. Damit dürfte nach heutiger Abschätzung die Entwicklung der Crossair bis zum geplanten Endausbau mit einer Flotte von 10 Saab-Fairchild 340 Cityliner und 3-4 Super Metroliner III gesichert sein. Bis Mitte des Jahres soll die Crossair-Aktie an den Vorbörsen von Basel, Genf und Zürich kotiert sein.

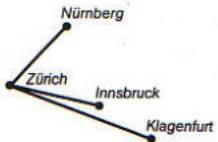
Ende Oktober 1983 läuft unsere gegenwärtige provisorische Konzession aus. Aufgrund des mittlerweile erbrachten Leistungsnachweises erwarten wir ihre Überführung in eine definitive Konzession. Es wird Sache der Behörden sein, der Crossair im Rahmen der schweizerischen Luftverkehrs-Gesetzgebung künftig den ihr zustehenden Platz einzuräumen. Dabei dürfte der Vereinbarung zwischen der Crossair und der Swissair und insbesondere der in ihr enthaltenen Abgrenzung der Tätigkeitsbereiche der beiden Gesellschaften wegweisende Funktion zukommen.

Eine weitere wichtige Aufgabe im Jahr 1983 wird es sein, unsere Beziehungen zu den grossen nationalen Fluggesellschaften der von uns angeflogenen Staaten abzustimmen und langfristig in beiderseitigem Interesse vertraglich zu regeln.

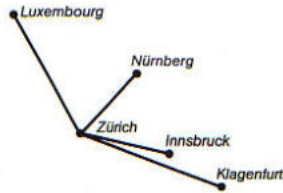


Die Entwicklung unseres Streckennetzes

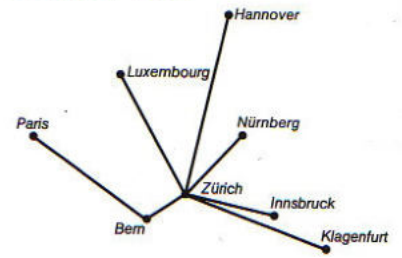
Sommer 1979



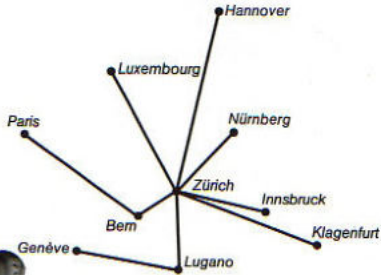
Winter 1979/80



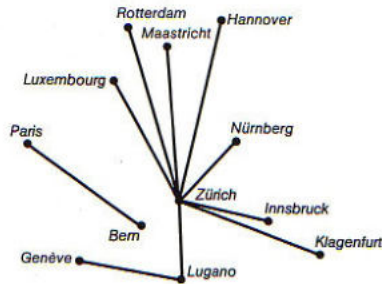
Sommer 1980



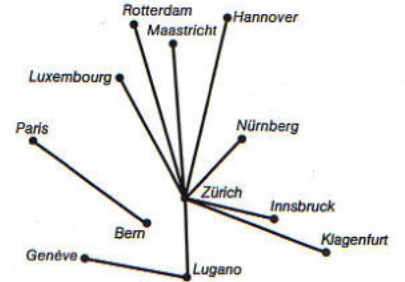
Winter 1980/81



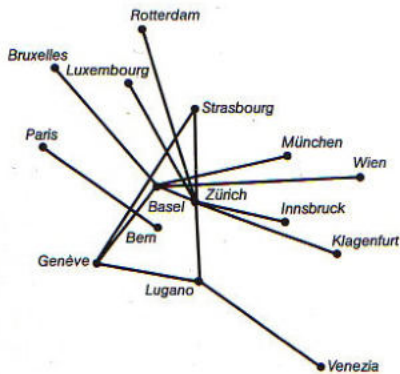
Sommer 1981



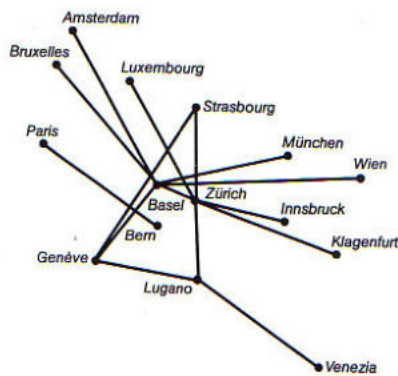
Winter 1981/82



Sommer 1982



Winter 1982/83



Sommer 1983

