



**1983
Commuter/Regional
Airline of the Year**

Crossair

Presented by

Air Transport World
Annual Airline Awards Program

James J. O'Connell
Editor

Harry Martin
Publishing Vice President

**Ein «Oscar» und viele glückliche
Flugzeuge**

Das Umschlagbild dieses Geschäftsberichtes zeigt die Trophäe «Regional-Fluggesellschaft des Jahres 1983». Sie wird alljährlich von der angesehenen amerikanischen Fachzeitschrift «Air Transport World» verliehen und ist eine der begehrtesten Auszeichnungen in der internationalen Zivilluftfahrt. Dass sie für 1983 der Crossair verliehen wurde, erfüllt uns mit Stolz und Freude.

Die Crossair hat allen Anlass, glücklich zu sein. Darum sind wir bei der Illustration dieses Geschäftsberichtes vom üblichen Muster abgegangen. Wir haben sechs bekannte Künstler gebeten, ihre Vision eines «glücklichen Flugzeuges» zu Papier oder auf die Leinwand zu bringen; abgesehen von diesem Thema (und dem Format) stellten wir keinerlei Bedingungen.

Das Resultat sehen Sie auf den folgenden Seiten. Es ist eine kleine Galerie geworden, die wir Ihnen mit Vergnügen präsentieren.

Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1983

Inhalt

<u>Das Jahr 1983 im Überblick</u>	4
<u>Erfolgsrechnung</u>	8
<u>Bilanz</u>	10
<u>Kommentar zu Erfolgsrechnung und Bilanz</u>	12
<u>Bericht der Kontrollstelle</u>	20
<u>Anträge an die Generalversammlung</u>	21
<u>Neun Jahre im Überblick</u>	22
<u>Ausblick auf das Jahr 1984</u>	24

Verwaltungsrat

Dr. A.J. Wiederkehr, Bächau,
Präsident*
M. Suter, Zürich, Vize-Präsident und
Delegierter*
Dr. D. Grünberg, Kilchberg*
Walt H. Beglinger, Zürich
Dr. D. Cassina, Bellinzona
W.J. Fleischmann, Pompton Plains,
N.Y., USA
A. Geissmann, Küsnacht/ZH
Th. Heberlein, Fällanden
F. Maurhofer, Erlenbach/ZH
M. Pieper, Philadelphia, USA
Avv. A. Stefani, Giornico
* Mitglieder des Verwaltungsratsaus-
schusses

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

Basel, Postfach, CH-4030 Basel-Mulhouse, Telefon 061/57 68 68, Telex 63765

Das Jahr 1983 im Überblick

Sehr geehrte Aktionäre,

Die Crossair hat auch im Jahr 1983 erfolgreich gearbeitet, und wir freuen uns, Ihnen einen positiven Rechnungsabschluss vorlegen zu können.

Im Vergleich zum Vorjahr haben wir die Zahl der angebotenen Sitzplätze im Streckenverkehr um 40%, jene der Etappenflüge um 35% erhöht. Die Zahl der beförderten Etappenpassagiere lag um 46% über jener des Vorjahres und überstieg erstmals 200'000. Da die Zahl der Fluggäste stärker anstieg als jene der angebotenen Sitzplätze, erhöhte sich auch die durchschnittliche Sitzplatzbelegung von 54% im Jahre 1982 auf 57% im Berichtsjahr. Massiv erhöhen konnten wir auch die Menge der beförderten Fracht, nämlich auf über 250 Tonnen (+66%). Der Cash-flow (= Gewinn vor Abschreibungen) stieg um 46% auf rund Fr. 9,3 Mio, der Reingewinn um 70% auf Fr 1,43 Mio.

Herausragendes Ereignis des Jahres 1983 war die am 3. Oktober erfolgte Erteilung einer definitiven

Konzession durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement. Damit genießt die Crossair, deren Linienverkehr bis dahin rechtlich gesehen Versuchscharakter hatte, jetzt den Status eines offiziellen Instrumentes der schweizerischen Verkehrspolitik. Die Konzession hat eine Gültigkeit von sechs Jahren und kann nach jeweils drei Jahren «rotierend» erneuert werden.

Im übrigen brachte das Berichtsjahr unserem Unternehmen eine weitere Konsolidierung. Das Streckennetz wurde im Vergleich zu früheren Jahren nur in bescheidenem Umfang erweitert, nämlich um die Verbindungen Bern-Lugano (2x täglich) sowie Basel-Frankfurt (3x täglich). Zwischen Zürich und Lugano sind überdies frühere Einschränkungen weggefallen, so dass jetzt auf allen Flügen auch Lokalpassagiere befördert werden können. Auf den Linien Basel-Amsterdam und Zürich-Luxemburg erhöhten wir die Frequenz um je ein tägliches Kurspaar (auf 2 bzw 4). Dagegen mussten wir die Bedienung von Klagenfurt ab März von zwei auf ein tägliches Kurspaar reduzieren, nachdem die Austrian Airlines (AUA) bei den österreichischen Behörden eine ent-

sprechende Verfügung erwirkt hatte. Wir haben Schritte unternommen, um diesen unseres Erachtens un gerechtfertigten Entscheid rückgängig zu machen; die Angelegenheit ist derzeit noch hängig.

Unsere Flotte erfuhr im Januar den einzigen Zugang dieses Jahres und umfasst seither neun Fairchild-Sweairingen Metroliner III mit je 18 Passagierplätzen. Die letzte Metroliner II wurde verkauft, ebenso die Cessna 421B Golden Eagle. Für Dienstflüge verfügen wir weiterhin über eine Cessna 310Q.

In Übereinstimmung mit unseren langfristigen Zielsetzungen haben wir uns im Berichtsjahr aus dem Geschäftsbereich Taxiflug vollständig zurückgezogen. Massiv zurückgegangen (nämlich ertragsmässig um rund 80%) ist auch der Charterverkehr. Diese Erscheinung dürfte jedoch eine vorübergehende sein; im Hinblick auf die anstehende Flotten-erweiterung setzten wir unsere Metroliner-Flugzeuge derart intensiv im Linienverkehr ein, dass für umfangreichere Charter-Aufträge nicht genügend Kapazität verfügbar war. Durch die bevorstehende Einfüh-

rung der 33-35plätzigen Saab-Fairchild 340 Cityliner dürfte sich die Situation jedoch entspannen, und für das laufende Jahr erwarten wir wieder eine Zunahme des Charterverkehrs.

Im administrativen Bereich ist vorab die Beschaffung eines neuen Computersystems zu erwähnen. Die Anlage vom Typ HP3000/42 ersetzt das bisherige Gerät des Modells HP3000/30, welches jetzt unserem technischen Dienst in Basel-Mulhouse zur Verfügung steht. Die höhere Leistung der neuen Anlage erlaubt die Übernahme zusätzlicher Aufgaben aus den Bereichen Verkaufsabrechnung, Einsatzkontrolle und Salärbuchhaltung.

Im Bereich des Technischen Dienstes haben wir entscheidende Schritte in Richtung auf eine weitgehende Unabhängigkeit von Drittfirmen unternommen. Seit April 1983 sind wir berechtigt, die Streckenwartung unserer Flugzeuge (sogenann-

te Line Maintenance) in eigener Regie zu besorgen. Am 23. Dezember 1983 erhielten wir zudem die Lizenz als Flugzeug-Unterhaltungsbetrieb der Kategorie 2. Wir sind somit befugt, auch umfassende Wartungs- und Revisionsarbeiten an unseren neuen Saab-Fairchild Cityliners sowie an den Metroliners auszuführen. Die seither laufende, schrittweise Übernahme der technischen Betreuung unserer Flugzeuge in eigene Regie verläuft planmässig.

Für die erwähnten Arbeiten haben wir in Basel-Mulhouse einen eigenen, modernen Wartungsbetrieb aufgebaut. Leider ereignete sich im Rahmen des Umbaus des betreffenden Hangars ein schwerer Unfall, dem zwei Bauarbeiter zum Opfer fielen. Der Flughafen Basel-Mulhouse, unter dessen Verantwortung die Bauarbeiten stehen, war deshalb nicht in der Lage, uns die Räumlichkeiten termingerecht zur Verfügung zu stellen. Unser Wartungsbetrieb

musste deshalb provisorisch in einem Hangar der Balair untergebracht werden. Der Bezug der eigenen Räumlichkeiten ist für Mitte April 1984 vorgesehen.

In Sachen Flugbetrieb brachte das Berichtsjahr eine weitere Verbesserung der Regelmässigkeit. Hierfür ist in erster Linie das bereits im letzten Geschäftsbericht erwähnte Instrumenten-Landesystem auf dem Flugplatz Lugano verantwortlich, das im Frühjahr 1983 fertiggestellt wurde und inzwischen – versuchsweise – von der Crossair benützt werden darf. Im weiteren wurde die Crossair nach intensiven und aufwendigen Vorbereitungsarbeiten als erste Regional-Fluggesellschaft der Welt für Landungen der sogenannten ILS-Kategorie II zugelassen. Die dafür notwendige Umrüstung der Flotte war Ende 1983 noch im Gange. Auf entsprechend ausgerüsteten Flughäfen können wir demnach jetzt noch bei Sichtweiten von 300 Meter hori-

Verkehrsleistungen

	1983	1982	Änderungen
Anzahl Etappenflüge	22'473	16'938	+32,7%
– davon Linienflüge	22'051	16'384	+34,6%
– davon Charterflüge & andere	422	554	-23,8%
Beförderte Etappenpassagiere	212'160	148'157	+43,2%
– davon Linienflüge	210'275	143'736	+46,3%
– davon Charterflüge & andere	1'885	4'421	-57,4%
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr	57%	54%	
Beförderte Fracht in kg	254'656	153'686	+65,7%
Total Flugstunden	17'970	15'051	+19,4%
– davon Linienflüge	17'521	13'797	+27,0%
– davon Taxiflüge, Charter & andere	449	1'254	-64,2%

Erfolgsrechnung in Franken

	1983	1982	Änderungen
Erträge	47'511'168	37'042'954	+28,3%
Totale Kosten ohne Abschreibungen	38'218'072	30'669'715	+24,6%
Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow)	9'293'096	6'373'239	+45,8%
Abschreibungen und Wertberichtigungen	7'863'332	5'531'776	+42,1%
Reingewinn	1'429'764	841'463	+69,9%

zontal und 30 Meter vertikal landen. Bisher betrug diese Werte 600 und 60 Meter. Die erwähnten Massnahmen haben wesentlich dazu beigetragen, dass sich die Zahl der annullierten bzw. umgeleiteten Flüge erheblich verringert hat.

Im Interesse der langfristigen Sicherung einer gesunden Eigenfinanzierung beschloss die a.o. Generalversammlung vom 31. Oktober 1983 das Aktienkapital von Fr. 25 Mio auf Fr. 50 Mio zu erhöhen. Gleichzeitig erfolgte eine Umstrukturierung des Aktienkapitals, indem die früheren Namenaktien zu nominal Fr. 1000 in je vier Namenaktien zu nominal Fr. 250 umgewandelt wurden. Zugleich wurden für Fr. 10 Mio Inhaberaktien zu nominal Fr. 500 ausgegeben. Die Kapitalerhöhung war ein voller Erfolg und wurde massiv überzeichnet. Beide Crossair-Titel werden an den Vorbörsen von Zürich und Basel gehandelt.

Wenn das Jahr 1983 insgesamt einen so positiven Verlauf genommen hat, so verdanken wir dies zu

einem erheblichen Teil dem beispielhaften Einsatz unseres Personals, dem zum Jahresende wiederum eine angemessene Gewinnbeteiligung ausbezahlt werden konnte. Der Verwaltungsrat möchte sich an dieser Stelle für den vorbildlichen Einsatz aller Mitarbeiter bedanken.

Wie sehr dieser Dank gerechtfertigt ist, zeigt ein Ereignis, auf das wir zum Schluss unseres Berichtes eingehen möchten. Die Crossair wurde mit der Auszeichnung «Regional-Fluggesellschaft des Jahres 1983» bedacht. Diese Trophäe (sie ist auf dem Umschlag dieses Geschäftsberichtes abgebildet) wird alljährlich von der angesehenen amerikanischen Fachzeitschrift «Air Transport World» verliehen und genießt in Luftfahrtkreisen einen Ruf, der etwa mit jenem des «Oscars» in der Filmindustrie verglichen werden kann. Die Crossair ist die erste nicht-amerikanische Regionalfluggesellschaft, der diese Ehre zuteil geworden ist. Wir sind stolz auf diese Auszeichnung; sie ist aber auch als Anerkennung für die weitsichtige und liberale Luftfahrtpolitik der schweizerischen Behörden zu werten. Wir sind uns bewusst, dass die heutige

gute, ergänzende Zusammenarbeit mit der nationalen Fluggesellschaft Swissair ein wesentliches Element unseres Erfolgs ist. In diesem Sinne gilt die Ehrung der schweizerischen Luftverkehrspolitik als Ganzes; für uns bedeutet sie die Verpflichtung, den erfolgreichen Kurs der Crossair beizubehalten.

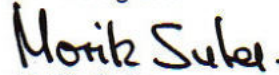
Zürich, den 10. April 1984
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident

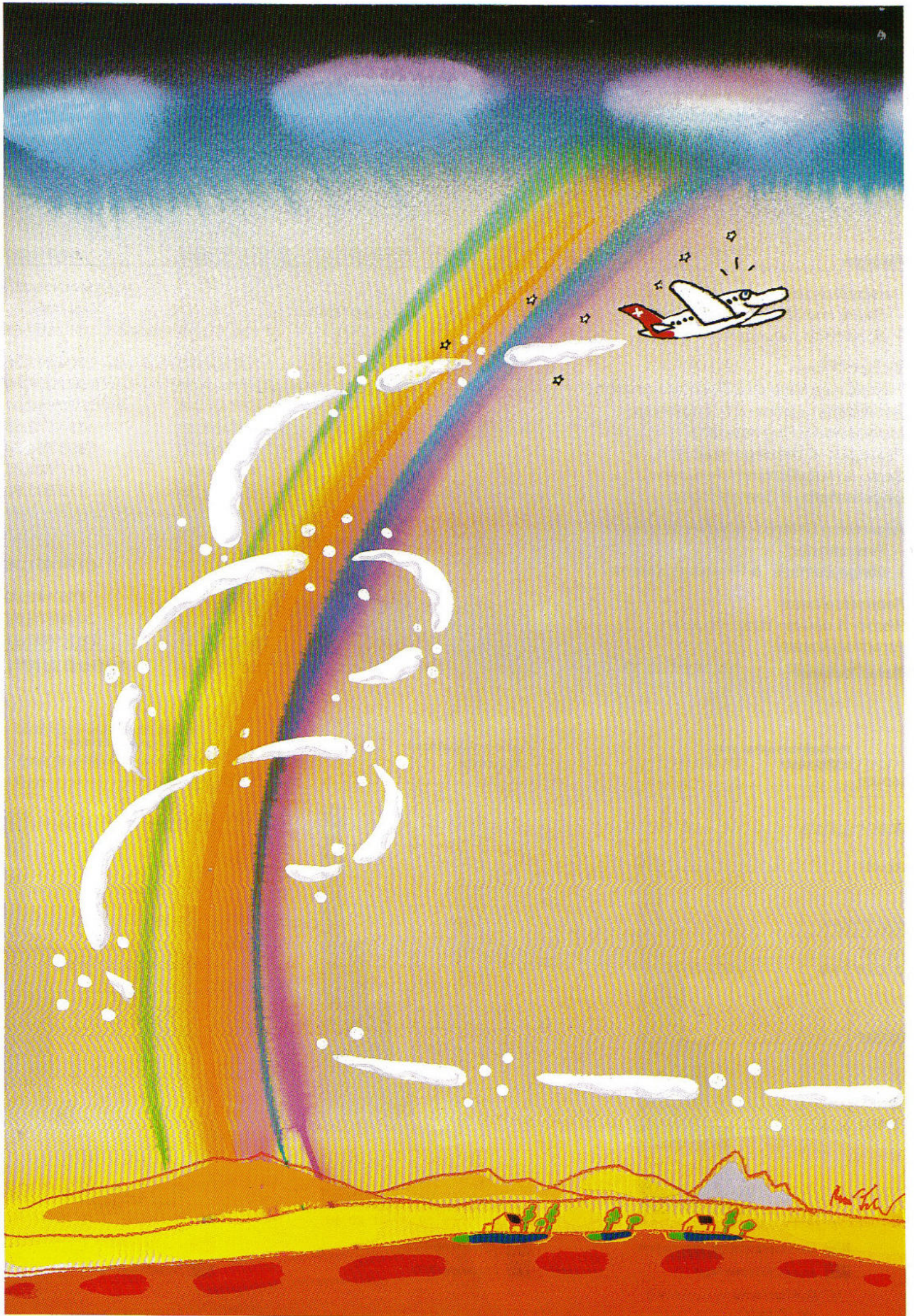


Dr. A.J. Wiederkehr

Der Delegierte



Moritz Suter

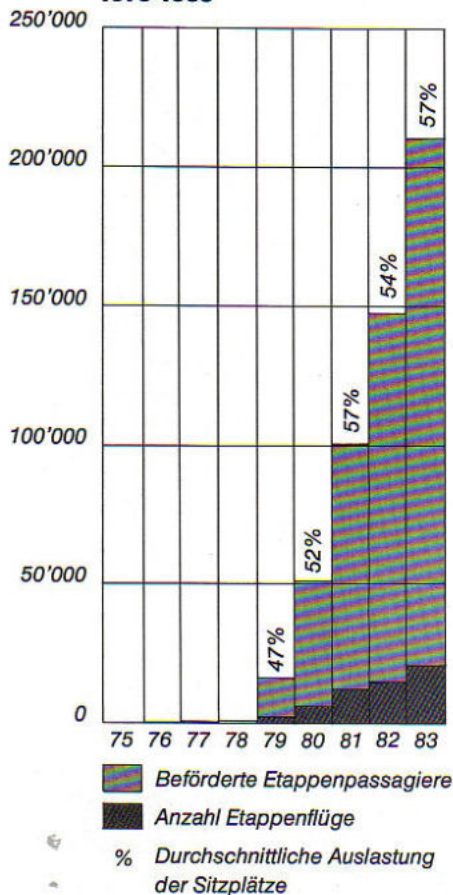


Erfolgsrechnung

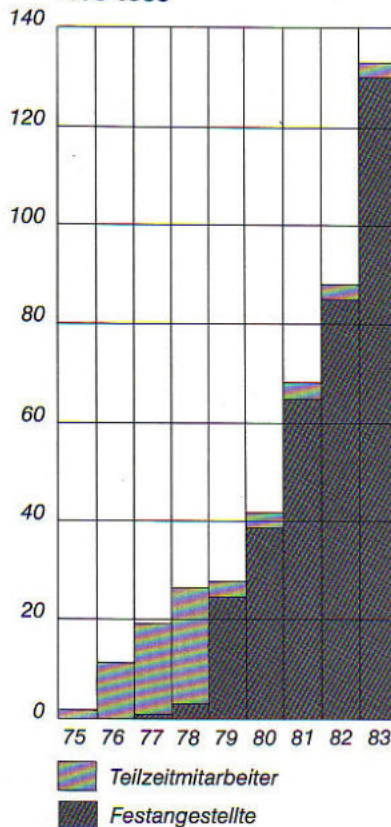
Kosten

	1983	1982
Personalkosten		
– Saläre und übrige Personalkosten	6'428'018.81	
– Sozialversicherungen	<u>767'404.85</u>	7'195'423.66
Treibstoffkosten		4'877'921.65
Technisches Material & Überholungskosten		5'102'838.36
Bodenorganisations- & Fremdkosten		7'281'414.09
Mietkosten für Flugmaterial		6'470'430.78
Passagier- & Verpflegungskosten		354'458.73
Sach- & Haftpflichtversicherungen		181'978.65
Liegenschafts- & Energiekosten		2'559'681.20
		1'895'764.54
		802'960.20
		151'989.35
		113'595.60
Allgemeine Betriebs- & Verwaltungskosten		
– Finanzkosten	1'694'701.95	
– übrige Betriebs- & Verwaltungskosten	<u>2'273'300.71</u>	3'968'002.66
Fernmeldekosten		4'174'451.30
Werbe- & diverse Verkaufskosten		207'572.85
Provisionskosten		155'142.90
		575'995.19
		3'547'304.91
		2'610'686.92
Total Kosten	38'218'071.98	30'669'715.11

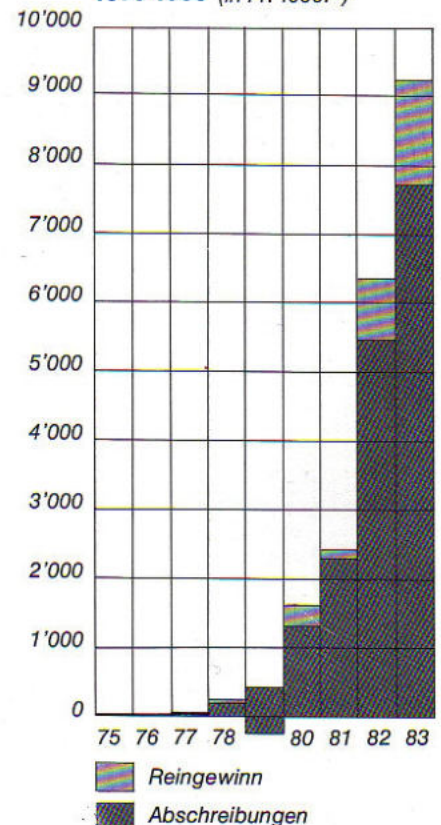
Verkehrsleistungen 1975-1983



Personalbestand 1975-1983



Ergebnisentwicklung 1975-1983 (in Fr. 1000.-)



Erträge	1983	1982
Streckenerträge		
– Passagen	45'386'078.13	
– Fracht und Gepäck	<u>641'787.86</u>	46'027'865.99
		33'846'190.48
Erträge aus Charterflügen		336'931.45
Erträge aus Vermietungen von Flugzeugen		46'063.05
Andere Erträge		<u>1'100'307.88</u>
		1'401'508.26
Total Erträge		47'511'168.37
		37'042'954.09
Unternehmenserfolg		
Total Erträge		47'511'168.37
Total Kosten vor Abschreibung		<u>38'218'071.98</u>
		37'042'954.09
Bruttoergebnis (Cash flow)		9'293'096.39
		6'373'238.98
Abschreibungen		
Abschreibungen und Wertberichtigungen		<u>7'863'332.71</u>
		5'531'775.95
Reingewinn des Jahres		1'429'763.68
		841'463.03

Bilanz (vor Gewinnverteilung)

Aktiven	31. 12. 1983		31. 12. 1982
Anlagevermögen	Fr.	Fr.	Fr.
– Flugzeuge*	38'074'522.27		
·/- kumulative Abschreibung	<u>13'679'447.27</u>	24'395'075.00	30'374'794.00
– Flugzeugwechselteile	2'788'570.85		
·/- kumulative Abschreibung	<u>1'309'316.85</u>	1'479'254.00	1'147'531.25
Mobilien und Einrichtungen			
– Anschaffungswerte	1'981'294.86		
·/- kumulative Abschreibung	<u>1'019'448.86</u>	961'846.00	302.866.70
Anzahlungen für Flugzeuge und Forderungen		<u>18'485'359.60</u>	<u>10'002'474.50</u>
Total Anlagevermögen		45'321'534.60	41'827'666.45
Umlaufvermögen			
Forderungen und transitorische Aktiven		6'299'525.68	9'066'146.05
Wertschriften		1.00	6'000.00
Flüssige Mittel	2'435'464.30		
Festgeldanlagen	<u>29'738'500.00</u>	32'173'964.30	3'691'693.81
Total Umlaufvermögen		38'473'490.98	12'763'839.86
Total Aktiven		83'795'025.58	54'591'506.31

*Versicherungswert der Flugzeuge

39'850'000.00

38'600'000.00

Passiven	31. 12. 1983		31. 12. 1982
Eigenkapital	Fr.	Fr.	Fr.
Aktienkapital		50'000'000.00	25'000'000.00
Reserven		<u>63'000.00</u>	<u>13'000.00</u>
Total Eigenkapital		50'063'000.00	25'013'000.00
Fremdkapital			
Langfristige Schulden			
– Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung		14'000'000.00	20'000'000.00
Kurzfristige Schulden:			
– Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung	5'000'000.00		
– Kreditoren & transitorische Passiven	<u>12'609'694.37</u>	17'609'694.37	8'339'864.87
Noch nicht eingelöste Transportdokumente		<u>432'979.63</u>	<u>289'053.54</u>
Total Fremdkapital		32'042'674.00	28'628'918.41
Unternehmenserfolg			
– Gewinnvortrag	259'587.90		
– Gewinn des Jahres	<u>1'429'763.68</u>	1'689'351.58	949'587.90
Total Passiven		83'795'025.58	54'591'506.31

Kommentar zur Erfolgsrechnung und Bilanz

Zum Ergebnis

Wie schon im Vorjahr, konnte das Ergebnis 1983 dank einer stärkeren Zunahme der Erträge gegenüber den Kosten günstig beeinflusst werden. Während die Erträge gesamthaft um Fr. 10,468 Mio stiegen, erhöhten sich die Kosten nur um Fr. 7,548 Mio. Der erarbeitete Cashflow betrug Fr. 9,293 Mio und war um Fr. 2,920 Mio oder 46% höher als im Vorjahr.

Kosten

Die gesamten Kosten vor Abschreibungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 25%. An der Spitze stehen die Personalkosten mit einer Zunahme von 48%. In dieser Zahl spiegelt sich die Zunahme des Personalbestandes von 85 anfangs 1983 auf 130 Ende des Jahres. Von den 45 neu besetzten Stellen entfallen allein 16 auf das Departement Operation (Piloten); weitere 23 Personen wurden für den im Aufbau befindlichen Technischen Betrieb auf dem Flughafen Basel-Mulhouse eingestellt. Der Aufbau des Technischen Betriebs erforderte im Berichtsjahr überdies Vorleistungen von Fr. 820'000.

Die noch nicht voll abgeschriebenen Kosten für die Ausbildung un-

serer Piloten sind im Berichtsjahr nunmehr vollständig abgeschrieben worden.

Nach Rücksprache mit dem Personal wurde beschlossen, für das Jahr 1984 auf eine generelle Lohnerhöhung zu verzichten und stattdessen eine erhöhte Gewinnbeteiligung für das Geschäftsjahr 1983 auszusütten. Diese konnte angesichts des guten Jahresergebnisses gegenüber dem Vorjahr um rund 60% gesteigert werden.

Die Treibstoffkosten stiegen erfreulicherweise nicht im gleichen Ausmass wie die erbrachte Flugleistung (+13% gegenüber +19%). Dies ist sowohl auf die weltweit stagnierenden Treibstoffpreise als auch auf eine kostenbewusste Operation zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Technisches Material und Überholungen erhöhten sich um 20%, mithin im Rahmen des Anstiegs der Flugleistungen (+19%). Für 1984 erwarten wir eine Verbesserung in diesem Bereich, wird uns doch der eigene Wartungsbetrieb einen rationelleren Betrieb und den günstigeren Einkauf von Ersatzteilen ermöglichen.

Die Bodenorganisationskosten erhöhten sich – bei einer um 35% höheren Zahl von Flugbewegungen – nur um 29%. Der Grund hierfür liegt

im gestiegenen Anteil der Flüge nach Lugano, wo wir dank einer eigenen, effizienten Abfertigungsorganisation von relativ günstigen Kosten profitieren können.

Massiv, nämlich um 95%, sind die Mietkosten für Flugmaterial gestiegen. Im Hinblick auf die im Jahre 1984 zur Ablieferung gelangenden Saab-Fairchild Cityliner haben wir auf die Anschaffung einer Reserveeinheit vom Typ Metroliner verzichtet und dafür die bestehende Flotte im Berichtsjahr aufs äusserste ausgelastet. Mit durchschnittlich 8,1 Landungen pro Flugzeug und Werktag dürften wir unter den Regional-Fluggesellschaften zumindest in Europa an der Spitze stehen. Um dennoch die notwendigen Überholungsarbeiten ausführen zu können, waren wir verschiedentlich gezwungen, Fremdflugzeuge einzumieten.

Die Passagier- und Verpflegungskosten haben sich nur um 35% erhöht, was angesichts der um 46% gestiegenen Zahl der Fluggäste vor-



teilhaft ist. Auch hier widerspiegelt sich der gestiegene Anteil sehr kurzer innerschweizerischer Strecken mit entsprechend geringeren Verpflegungskosten. Des weiteren verringerte das neue Instrumenten-Landesystem in Lugano die Zahl der Flugumleitungen und damit die Kosten für Hotels, Bodentransporte usw.

Die um 30% gestiegenen Aufwendungen für Sach- und Haftpflichtversicherungen sind auf den Zugang einer weiteren Metroliner III im Januar sowie auf den Umstand zurückzuführen, dass die Metroliner III höher kaskoversichert als die früher eingesetzten Metroliner II sind.

Die Finanzkosten sind hauptsächlich infolge des vertragsgemässen Abbaus des Konsortialdarlehens für unsere Metroliner-Flotte um 19% gesunken. Zudem konnten wir dank unserer guten Liquidität darauf verzichten, unseren Betriebsmittelkredit in Anspruch zu nehmen.

Die Werbe- und diversen Verkaufskosten sind mit 28% praktisch gleich stark gewachsen wie der Umsatz.

Auch die Provisionen stiegen im Rahmen der Passage-Erträge.

Eine Umklassifizierung der Kosten für Reisespesen von den Personal- zu den Allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten hat zur Folge, dass sich diese beiden Positionen um Fr. 402'000 reduzieren bzw. erhöhen.

Erträge

Die Erträge aus dem Linienverkehr haben um 36% zu- und jene aus dem Charterverkehr um 80% abgenommen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass unsere Flotte im Linienverkehr derart stark ausgelastet war, so dass wir die Chartertätigkeit einschränken mussten.

Die übrigen Erträge sanken um 22%. Dieser Posten enthält u.a. einen Buchgewinn aus dem Verkauf des letzten Metroliner II von Fr. 241'000, Kursgewinne von Fr. 198'000 sowie Zinsen aus der Anlage von Festgeld von Fr. 302'000.

Abschreibungen

Im Gesamtbetrag sind ausserordentliche Abschreibungen von Fr. 1,656 Mio enthalten. Ausser den Flugzeugen sind nun alle bis Ende 1982 erfolgten Anschaffungen voll abgeschrieben, was der von uns gepflegten konservativen Finanzierungspolitik entspricht.

Bruttoergebnis

Das Bruttoergebnis (Cash-flow) konnte um 46% auf Fr. 9,293 Mio gesteigert werden. Dies entspricht einem Anteil von 19,6% des Ertrages (im Vorjahr 17,2%) und kann als ein für Fluggesellschaften überdurchschnittlich gutes Ergebnis gewertet werden.

Reingewinn des Jahres

Der Reingewinn beträgt 3,0% der Erträge und liegt mit Fr. 1,430 Mio um 70% über demjenigen des Vorjahres.



Aktiven

Die Position «Flugzeuge» umfasst nur noch die neun Metroliner III. Die in der letzten Bilanz aufgeführte Metroliner II sowie die Cessna 421B wurden verkauft, die Cessna 310Q ist voll abgeschrieben.

Die Position «Flugzeugwechselteile» ist gegenüber dem Vorjahr um brutto (vor Abschreibungen) 51% gewachsen, die Position «Mobilien und Einrichtungen» um brutto 183%. Beides ist in erster Linie dem Aufbau unseres Wartungsbetriebes in Basel-Mulhouse sowie der Beschaffung eines neuen Computersystems zuzuschreiben.

Die Anzahlungen für Flugzeuge betreffen ausschliesslich die zehn bestellten Saab-Fairchild 340 Cityliner.

Die Forderungen und transitorischen Aktiven haben sich um Fr. 2,767 Mio verringert. Dies hat folgende Ursachen:

- Durch den vermehrten Einsatz des Computers konnten wir die Überwachung der Debitoren wesentlich verbessern;
- Durch die weiter oben erwähnten ausserordentlichen Abschreibungen sind die früher teilweise akti-

vierten Kosten für die Pilotenausbildung nicht mehr in der Bilanz enthalten;

- Eine Ende 1982 fällige, grössere Zahlung ging erst anfangs 1983 ein. Dadurch war der Saldo der Debitoren Ende 1982 unverhältnismässig hoch.

Die Festgeldanlagen stammen zum grössten Teil aus der Kapitalerhöhung 1983. Sie sind terminiert angelegt und stehen für die weiteren fälligen Zahlungen an Saab-Fairchild zur Verfügung.

Passiven

Das Aktienkapital wurde anlässlich der ausserordentlichen Generalversammlung vom 31. Oktober 1983 auf Fr. 50 Mio erhöht. Es setzt sich jetzt wie folgt zusammen:

160'000 Namenaktien	
à nominal Fr. 250.–	Fr. 40 Mio
20'000 Inhaberaktien	
à nominal Fr. 500.–	<u>Fr. 10 Mio</u>
Total	Fr. 50 Mio

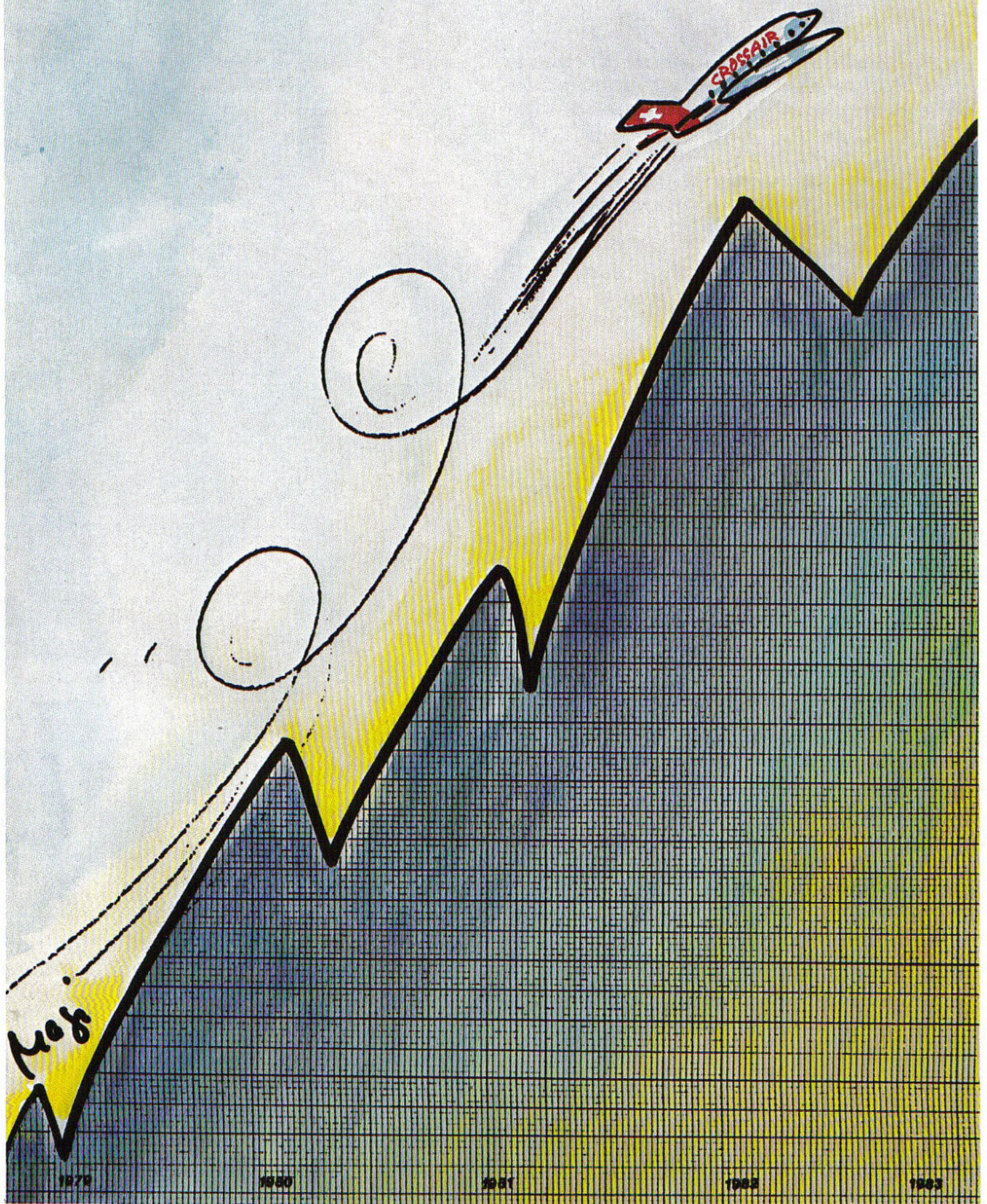
Das Aktienkapital ist voll einbezahlt.

Das bei der Kapitalerhöhung erzielte Agio belief sich nach Abzug der Emissionsabgaben und der übrigen Emissionskosten auf Fr. 3'115'618.–; es wurde für ausserordentliche Abschreibungen unserer Flugzeuge verwendet.

Der Konsortialkredit von Fr. 25 Mio wurde vertragsgemäss um Fr. 3,75 Mio sowie um Fr. 1 Mio im Zusammenhang mit dem Verkauf der letzten Metroliner II abgebaut.

Die Position «Kreditoren und transitorische Passiven» enthält den Betrag von Fr. 6,333 Mio als Akontozahlung im Januar 1984 an Saab-Fairchild. Dazu kommen Fr. 2,754 Mio für fest fakturierte Beträge für Treibstoffe, technischen Unterhalt, Bodenkosten und Passagiertaxen. Der Rest von Fr. 3,523 Mio betrifft transitorische Passiven.

Der Buchwert des Anlagevermögens ist zu 141% durch langfristiges Fremdkapital und das Eigenkapital gedeckt. Dem kurzfristigen Fremdkapital stehen 213% an Umlaufvermögen gegenüber.



Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 29,204 Mio (+53%) erhöht. Die am meisten ins Gewicht fallenden Veränderungen sind:

	Aktiven in 1'000 Fr.	Passiven in 1'000 Fr.
Flugzeuge und Flugzeugwechselteile	- 5'648	
Vorauszahlungen für Flugzeuge und Forderungen	+ 8'483	
Forderungen und transitorische Aktiven	- 2'767	
Flüssige Mittel und Festgelder	+ 28'482	
Aktienkapital		+25'000
Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibungen		
– langfristige		- 6'000
– kurzfristige		+ 1'250
Kreditoren und transitorische Passiven		+ 8'020

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

	in 1'000 Fr.	in 1'000 Fr.
a) Beschaffung		
Reingewinn	1'430	
Abschreibungen	<u>7'863</u>	9'293
Erhöhung des Aktienkapitals (nach Abzug der Emissionsabgaben und der übrigen Kosten)		28'116
Zunahme der Kreditoren und der transitorischen Passiven		8'163
Abgang von Anlagen		<u>1'627</u>
		47'199
b) Verwendung		
Zunahme des Anlagevermögens		
– Flugzeuge		5'488
– übriges		1'347
– Vorauszahlungen für Flugzeuge		8'483
Zunahme des Umlaufvermögens		26'491
Abnahme der Darlehen gegen Flugzeugverschreibung		4'750
Dividenden 1982		<u>640</u>
		47'199



FIDES Revision

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlung der
Crossair, Aktiengesellschaft für europäischen Regional-
luftverkehr, Basel

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den
31. Dezember 1983 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der
gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten fest, dass

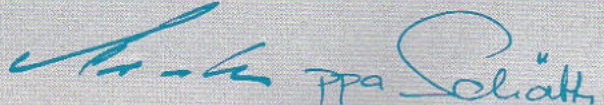
- die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung
übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäfts-
ergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie
die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

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, 2. März 1984

Fides Revision


PPA Schättli

Anträge an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 25. Mai 1984 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Erfolgsrechnung 1983 und der Bilanz per 31. Dezember 1983.

2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1983.

3. Verwendung des Reingewinns des Jahres 1983 von

Fr. 1'429'763.68

wie folgt:

– Zuweisung an den ordentlichen Reservefonds

Fr. 75'000.00

Verbleibender Reingewinn

Fr. 1'354'763.68

Gewinnvortrag per 1. Januar 1983

Fr. 259'587.90

Fr. 1'614'351.58

– Dividende von brutto 4% auf das Aktienkapital per 1. Januar 1983 von Fr. 25'000'000.00

Fr. 1'000'000.00

Vortrag auf neue Rechnung

Fr. 614'351.58

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, so gelangt die Dividende ab 30. Mai 1984 wie folgt zur Auszahlung:

Dividende 1983 pro Namenaktie zu nom. Fr. 250.–

Fr. 10.–

abzüglich 35% Verrechnungssteuer

Fr. 3.50

Netto pro Namenaktie zu nom. Fr. 250.–

Fr. 6.50

Das Aktienregister wird vom 9. bis 26. Mai 1984 geschlossen.

Der 9. Mai 1984 gilt als Stichtag für die Einladungen zur ordentlichen Generalversammlung.

Neun Jahre im Überblick

Verkehrsleistungen	1983	1982	1981
Anzahl Etappenflüge Strecken	22'051	16'384	10'677
Charter & übrige	422	554	502
Anzahl Flugstunden Strecken	17'521	13'797	10'049
Charter & übrige	449	1'254	1'301
Beförderte Etappenpassagiere Strecken	210'275	143'736	96'815
Charter & übrige	1'885	4'421	3'771
Beförderte Fracht in kg	254'656	153'686	111'388
Angebotene Sitzplätze im Streckenverkehr	371'500	266'253	170'227
Durchschnittliche Auslastung der Sitzplätze	57%	54%	57%
Personalbestand			
Festangestellte	130	85	65
Teilzeitmitarbeiter	4	4	4
Erträge und Kosten in Fr. 1000			
Streckenerträge	46'027,9	33'846,2	20'672,6
Taxi und Chartererträge	336,9	1'714,8	1'626,3
Übrige Flugbetriebsenerträge	46,1	80,4	126,7
Gesamterträge	47'511,2	37'042,9	23'749,8
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	38'218,1	30'669,7	21'280,0
Bruttoergebnis (Cash-flow)	9'293,1	6'373,2	2'469,8
Abschreibungen	7'863,3	5'531,7	2'364,4
Reinergebnis	+1'429,8	+841,5	+105,4
Bilanz per 31. Dezember nach Gewinnverteilung			
Bilanzsumme	83'795,0	54'591,5	36'080,4
Aktiven Anlagevermögen	45'321,5	41'824,7	27'125,1
Umlaufvermögen	38'473,5	12'766,8	8'955,3
Passiven Eigenkapital	50'138,0	25'063,0	16'013,0
Fremdkapital	33'048,6	29'268,9	19'959,3
Gewinn- und Verlustkonto	+ 614,4	+ 259,6	+ 108,1
Dividenden	4%	4%	—

1980	1979	1978	1977	1976	1975
5'966	1'586	-	-	-	-
735	839	329	250	-	-
5'401	1'511	-	-	-	-
1'842	2'164	1'902	1'397	602	448
50'327	12'739	-	-	-	-
3'691	4'022	648	468	-	-
37'700	14'938	1'000	-	-	-
97'340	27'084	-	-	-	-
52%	47%	-	-	-	-
38	24	3	1	-	-
4	4	23	19	11	2
10'868,9	2'571,5	-	-	-	-
1'783,2	1'669,8	521,8	276,4	-	-
254,1	391,1	588,7	453,5	199,9	77,7
12'994,4	4'680,3	1'141,8	746,3	231,9	78,1
11'341,2	4'263,4	890,5	636,9	186,1	65,7
1'653,2	-416,9	251,3	109,4	45,8	21,4
1'359,2	709,3	246,0	108,2	44,1	15,4
+294,0	-292,4	+5,3	+1,2	+1,7	+0,6
13'767,3	8'355,8	1'253,6	1'149,3	989,0	140,4
8'942,2	6'357,8	754,2	749,5	435,2	91,4
4'825,1	1'998,0	450,2	399,8	553,9	49,0
8'003,0	4'001,5	1'014,1	223,8	222,6	121,0
5'751,6	4'604,3	229,5	918,0	766,4	19,4
+12,7	-279,8	+12,6	+7,3	+6,6	+5,5
-	-	-	-	-	-

Ausblick auf das Jahr 1984

Das Jahr 1984 wird uns eine durchgreifende Erneuerung unserer Flotte, die vollständige Inbetriebnahme unseres Wartungsbetriebes in Basel-Mulhouse und eine weitere Ausweitung unserer Tätigkeit bringen.

Spektakulärstes Ereignis dürfte die teilweise Umstellung unserer Flotte auf das neue Regionalverkehrsflugzeug Saab-Fairchild 340 Cityliner werden. Als erste Fluggesellschaft der Welt haben wir zehn Einheiten dieses 33–35plätzigen Flugzeuges in Auftrag gegeben, und als erste der Welt werden wir es ab Mai 1984 im Linienverkehr einsetzen. Für 1984 ist die Ablieferung von fünf Einheiten vorgesehen; je nach der Entwicklung zusätzlicher Aktivitäten werden wir dafür unsere Metroliner-Flotte um eine bis zwei Einheiten verkleinern.

Der Cityliner vereinigt modernste Technik (u.a. besonders treibstoffsparende und wartungsfreundliche Triebwerke, ein Cockpit mit Bildschirm-Darstellungsgeralten) mit höchstem Komfort (Ledersitze für alle und Fensterplätze für $\frac{2}{3}$ aller

Fluggäste, eine vollwertige Bordküche sowie Betreuung durch eine Air-Hostess). Dieses Flugzeug wurde in weiten Teilen nach unseren Vorstellungen gebaut und ist gleichsam ein «Massanzug» für die Crossair. Wir sehen seiner Einführung denn auch mit grosser Zuversicht entgegen.

Durch die Einführung des Cityliners wird die Zahl der angebotenen Sitzplätze im Streckenverkehr massiv, nämlich um 54%, ansteigen. Wir rechnen mit einer Vermehrung der Flüge um 18% und einer Erhöhung der Passagierzahlen um 32%; die durchschnittliche Sitzplatzbelegung schätzen wir vorsichtig auf 48%. Dennoch erwarten wir – unter der Voraussetzung einer weiterhin günstigen Verkehrsentwicklung – einen Cash-flow von rund Fr. 10,5 Mio oder 14% mehr als 1983 sowie einen Reingewinn von knapp Fr. 2,5 Mio (+72%).

Angesichts der Kapazitätssteigerung unserer Flotte werden wir in der Lage sein, das bisher zwangsläufig zurückgesteckte Chartergeschäft wieder vermehrt zu pflegen. Bereits abgeschlossene und noch zu erwartende Charterverträge

werden etwa 5% unserer gesamten Produktion betragen.

Zweiter Höhepunkt dürfte die vollständige Inbetriebnahme unserer Wartungsbasis auf dem Flughafen Basel-Mulhouse sein. Es ist unsere Absicht, die Leistungen dieses Unterhaltsbetriebes auch Dritten anzubieten, insbesondere für Arbeiten an Flugzeugen der Typen Cityliner und Metroliner. Im Sinne einer vorsichtigen Budgetpolitik haben wir jedoch darauf verzichtet, entsprechende Erträge in den Voranschlag aufzunehmen.

Einführung des Cityliners und Inbetriebnahme des Unterhaltsbetriebes werden unseren Personalbestand weiter ansteigen lassen, und zwar von bisher 130 auf 171 Mitarbeiter.

Die Einführung der ersten fünf Cityliner-Flugzeuge wird auch einen



Oskar Weiss 1955

massiven Kapitaleinsatz erfordern.

Er beinhaltet

- rund Fr. 15 Mio für weitere Akontozahlungen für die zehn bestellten Flugzeuge (inbegriffen die Fr. 6,3 Mio, welche per Ende 1983 unter den Kreditoren enthalten sind);
- ca. Fr. 36 Mio für die fünf im Jahre 1984 zur Ablieferung kommenden Einheiten; sowie
- rund Fr. 9 Mio für Reservetriebwerke, Ersatzteile und verschiedene Betriebseinrichtungen in unserem Wartungsbetrieb in Basel-Mulhouse.

Die Finanzierung dieser Investitionen wird aus folgenden Quellen erfolgen:

- Selbst erarbeitete Mittel;
- Flüssige Mittel aus der Kapitalerhöhung vom Herbst 1983;
- Flüssige Mittel aus dem Verkauf überzähliger Metroliner-Flugzeuge;
- Beanspruchung einer ersten Tranche des Konsortialkredits von Fr. 27 Mio (dieser Kredit von maxi-

mal Fr. 54 Mio ist uns von einem aus 13 Banken bestehenden Konsortium fest zugesichert).

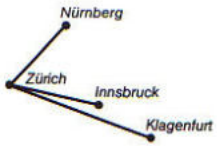
Im Verkehrsbereich wird uns das Jahr 1984 eine weitere Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Swissair bringen. Ab Mai werden wir im Auftrag und unter den Kursnummern der Swissair zweimal täglich von Basel nach Paris v.v. fliegen. Auf gewissen innerschweizerischen Strecken haben wir den Abtausch einzelner Kurse vereinbart, um die Kapazität optimal der jeweiligen Nachfrage anzupassen. Diese Beispiele belegen die erfreuliche Entwicklung der vor gut zwei Jahren zwischen Swissair und Crossair vertraglich begründeten Zusammenarbeit.

Auch unser eigenes Streckennetz wird bedeutende Erweiterungen erfahren. Bereits im März 1984 war es uns möglich, mit einer neuen Verbindung Genf-Luxemburg einem langjährigen Wunsch von Genfer Wirtschaftskreisen zu entsprechen. Zwischen Basel und Amsterdam sowie zwischen Lugano und Venedig werden wir im Sommerflugplan ein

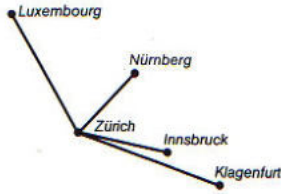
drittes tägliches Kurspaar einführen, überdies – in Zusammenarbeit mit der Swissair – einen von Basler Wirtschaftskreisen schon lange gewünschten Mittagskurs Basel-Genf-Basel. Damit werden wir im kommenden Sommer werktäglich je 36 Flugbewegungen in Basel und Lugano, 32 in Zürich, 18 in Genf und 8 in Bern ausführen.

Die Entwicklung unseres Streckennetzes

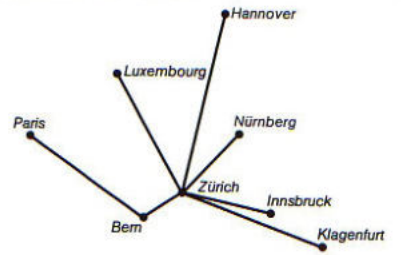
Sommer 1979



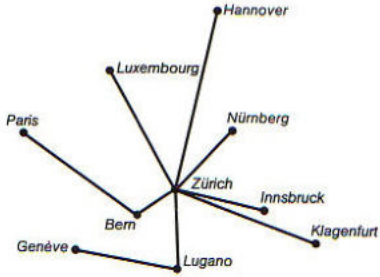
Winter 1979/80



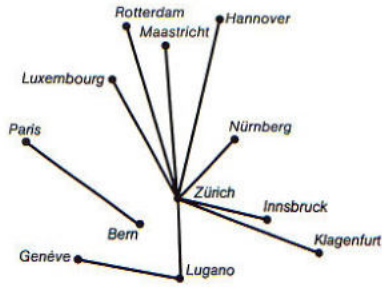
Sommer 1980



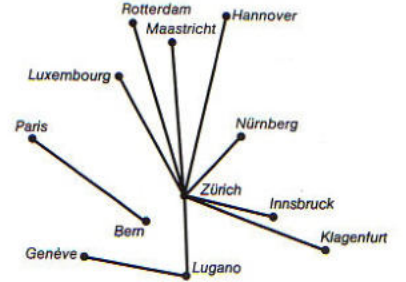
Winter 1980/81



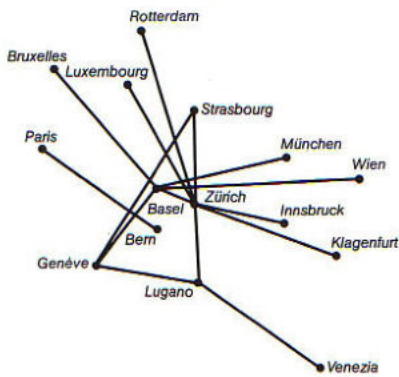
Sommer 1981



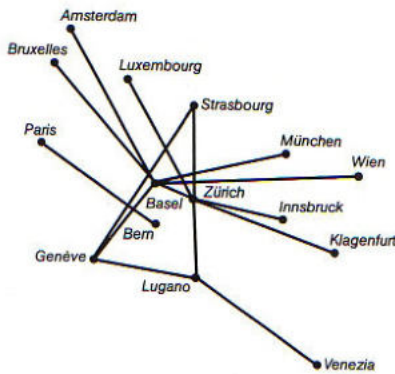
Winter 1981/82



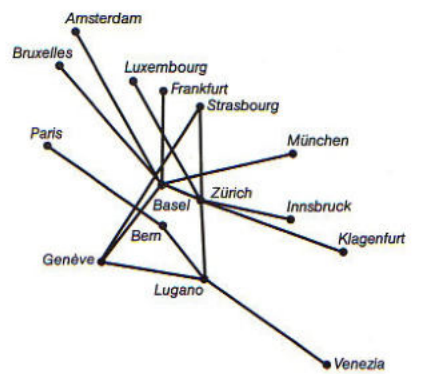
Sommer 1982



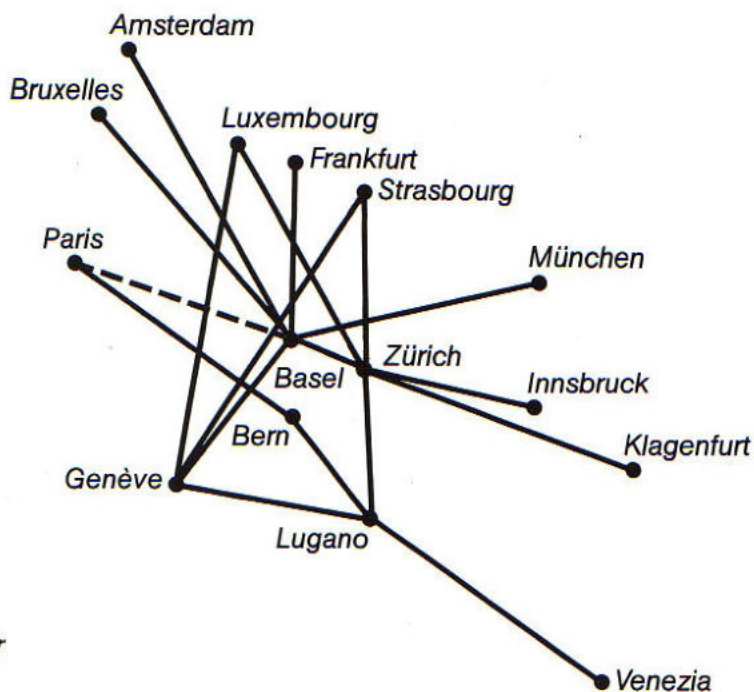
Winter 1982/83



Sommer 1983



Sommer 1984



--- Im Auftrag der Swissair