

Crossair Geschäftsbericht 1984



Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1984

Inhalt Das Jahr 1984 im Überblick, Seite 4. Erfolgsrechnung, Seite 10. Bilanz, Seite 12. Kommentar zu Erfolgsrechnung und Bilanz, Seite 14. Bericht der Kontrollstelle, Seite 20. Anträge an die Generalversammlung, Seite 21. Zehn Jahre im Überblick, Seite 22. Ausblick auf das Jahr 1985, Seite 24.

Verwaltungsrat

Dr. A. J. Wiederkehr, Zürich,
Präsident*
M. Suter, Zürich, Vize-Präsident und
Delegierter*
Dr. D. Gruenberg, Kilchberg*
Dr. D. Cassina, Bellinzona
W. J. Fleischmann, Pompton Plains,
N. Y., USA
A. Geissmann, Küsnacht/ZH
Th. Heberlein, Fällanden/ZH
F. Maurhofer, Erlenbach/ZH
M. Pieper, St-Blaise/NE
Avv. A. Stefani, Giornico
U. Sadis, Lugano

* Mitglieder des Verwaltungsrats-
ausschusses

Geschäftsleitung

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

Kontrollstelle

Fides Revision, Zürich



Aktiengesellschaft für europäischen Regionalluftverkehr. **Basel**, Postfach, CH-4030 Basel-Mulhouse, Telefon 061/57 68 68, Telex 63 765. **Genève**, Case postale, CH-1215 Genève-Cointrin, Téléphone 022/98 88 31, Telex 28 511. **Lugano**, Aeroporto, CH-6982 Lugano-Agno, Telefono 091/59 44 78, Telex 73 789. **Zürich**, Postfach 630, CH-8058 Zürich-Flughafen, Telefon 01/816 27 00, Telex 53 233.

Das Jahr 1984 im Überblick

Sehr geehrte Aktionäre

In Stichworten: 1984 war das härteste Jahr in der zehnjährigen Geschichte der Crossair, aber trotzdem erfolgreich. Starker Verkehrszuwachs: 35,1% bei den Passagieren, 58,2% bei der Fracht. Ablieferung der ersten Cityliner, aber erst von drei statt der geplanten fünf Einheiten. Die Verzögerung führt zu Engpässen, die durch die Miete grösserer Flugzeuge (Fokker/Friendship F-27/227; DC-9 und Caravelle) überbrückt werden müssen. Zusätzlich traten Störungen an den Cityliner-Triebwerken auf, die modifiziert und ausgewechselt werden mussten. Der Besuch des Papstes in der Schweiz und seine Flüge mit dem Crossair-Cityliner von Zürich nach Lugano und von Lugano nach Genf sind Höhepunkte. Der Ausbau der Wartungsbasis Basel, die im Frühling 1984 ihren Betrieb aufnimmt, erfordert zwar grosse Anstrengungen, ist jetzt aber auf gutem Weg.

Weltpremiere...

Am 10. Mai stellte die Crossair einer breiten Öffentlichkeit zwei Neuheiten vor: Erstens die grosszügig bemessene Wartungsbasis Basel und zweitens den Saab-Fairchild-Cityliner, der in dieser Halle buchstäblich aus dem Ei schlüpfte. Die Freude an diesem Ereignis wurde zwar schon damals etwas getrübt durch die von den Herstellern angekündigte Verspätung in der Ablieferung. Schuld an dieser Verspätung waren in erster Linie administrative Schwierigkeiten, die sich aus der erstmaligen Anwendung neuer Vorschriften über die Baumusterzulassung (Lufttüchtigkeitszeugnis) durch mehrere Länder gleichzeitig ergaben (JAR 25).

...und zeitliche

Schwierigkeiten

Die Schwierigkeiten begannen im März 1984, als Saab-Fairchild Verzögerungen von gut einem Monat ankündigte. Der ursprüngliche Ablieferungsplan musste geändert werden. Da die Crossair ihre Verpflichtungen, einerseits die in den Flugplänen veröffentlichten Flüge und neu ab 1. Mai die Strecke Basel-Paris im Auftrag der Swissair zu fliegen, um jeden Preis erfüllen wollte, blieb ihr keine andere Wahl, als bei andern Fluggesellschaften Flugzeuge zu mieten. Von der Delta Air in Antwerpen und der WDL in Düsseldorf, die auch im Auftrage der Lufthansa und der DLT fliegt, mietete die Crossair nach und nach drei Fokker Friendship.

Die Friendship ist zwar einiges grösser als der Cityliner, aber kein modernes Flugzeug. Sein Image hat unter dem Alter gelitten, und der Lärm in der Kabine wird als störend empfunden. Dies erklärt, dass die Passagier-Akzeptanz eher gering ist. Was sich aber am folgenschwersten auswirkte, ist die im Vergleich zum Cityliner um rund 25 Prozent geringere Reisegeschwindigkeit. Da die für den Cityliner gerechneten Flugpläne nicht mehr abgeändert werden konnten und die Crossair ihre Flugzeuge recht intensiv einsetzt, wurden ärgerliche Verspätungen vorübergehend eine häufige Erscheinung.

Überraschung mit den Triebwerken der neuen Cityliner

Überraschungen bereiteten im August die Propellerturbinen von General Electric. Wegen Störungen, die kurz hintereinander auftraten, wurden die Triebwerke ins amerikanische Herstellerwerk zurückgeschickt, um dort die Ursachen der

Störungen zu ermitteln und Abhilfe zu schaffen. Im September 1984 liess General Electric vorläufige Massnahmen vornehmen, die es gestatteten, die Cityliner wieder im Flugbetrieb einzusetzen, und arbeitete weiter an einer definitiven Lösung. Diese wurde Ende November 1984 von der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA zertifiziert. Um die definitiven Änderungen vorzunehmen, mussten die Triebwerke ein weiteres Mal ausgebaut werden, und die Cityliner-Flotte, die sich bis Ende Jahr aus drei Einheiten zusammensetzte, war erneut zur Untätigkeit verurteilt.

Auch in diesen Zeiten sah sich die Crossair gezwungen, zusätzlich zu den Friendship Flugzeuge zu mieten, diesmal aber MD-81 (DC-9) der Balair und der Swissair sowie Caravelle der Genfer CTA.

Die Störungen an den Propellerturbinen kamen für alle überraschend. Nicht nur ist General Electric der grösste Triebwerkhersteller der westlichen Welt, sondern das Cityliner-Triebwerk hat sich als Helikopter-Antrieb («Blackhawk», «Seahawk») in mehr als einer Million Flugstunden bewährt. Für den Einbau in den Cityliner strebte der Triebwerkhersteller an, das Verdichtungsverhältnis im Kompressorsteil zu erhöhen. Die dafür erforderlichen Änderungen führten offenbar zu Störungen. Diese sind nun dadurch behoben worden, dass das Spiel zwischen den Schaufeln der zweiten Kompressorstufe und dem Kompressorgehäuse um knapp zwei Zehntel eines Millimeters vergrössert und der Blattwinkel der Schaufeln um 2° geändert wurde. Ende November waren diese Modifikationen abgeschlossen, und die Cityliner fliegen wieder zu unserer

vollen Zufriedenheit.

Bei Passagieren und Piloten beliebt

Die Schwierigkeiten mit dem Cityliner waren umso bedauerlicher, als das Flugzeug bei den Passagieren und den Piloten gleichermaßen beliebt ist. Geschätzt wird von den Passagieren die geräumige Kabine, der verhältnismässig geringe Lärmpegel, die bequemen Ledersessel, die aufmerksame Betreuung und Bedienung durch unsere Airhostessen, die in der Bordküche auch die Möglichkeit haben, Speisen zu wärmen. Diese Bordküche stammt wie die gesamte Kabinenausrüstung von Schweizer Unternehmen.

Auch die Piloten schätzen den Cityliner mit seiner vollständig digitalisierten Bordelektronik. Diese erleichtert ihnen die Führung des Flugzeuges und gestattet Landungen auch bei schlechtesten Sichtverhältnissen. Bemerkenswert für ein brandneues Flugzeug ist die

hohe Zuverlässigkeit des Cityliner. Sie war vor der aufgetretenen Triebwerkstörungen 98,8%. Einige wichtige Verbesserungen – auf die wir noch im Ausblick für 1985 zurückkommen – sollen im zweiten Quartal 1985 verwirklicht werden. Vor Kinderkrankheiten ist kein Verkehrsflugzeug gefeit, selbst wenn sie von den erfahrensten Herstellern gebaut wurden. Der «Jumbo» Boeing 747 blieb davon so wenig verschont wie die MD-81, die A-300/A-310 oder, etwas weiter zurückliegend, der legendäre Coronado.

Steile Verkehrsentwicklung

Die Kurve der Verkehrsentwicklung verläuft nach wie vor steil nach oben: Dies gilt sowohl für den Passagier- wie ganz speziell den Frachtbereich. 1984 beförderte die Crossair fast 287 000 Passagiere und mehr als 400 Tonnen Fracht. Verglichen mit dem Vorjahr sind dies rund 75 000 Passagiere (+ 35,1%) und fast 150 Frachtonnen (+ 58,2%)

mehr. Die Zahl der Flüge stieg um rund 5000 auf 27 500 an. Dass der Sitzladefaktor den Stand von 1983 nicht behaupten konnte, war vorauszu sehen und wurde im Budget 1984 mit 48% berücksichtigt. Die Gründe haben wir schon dargelegt: Bei der Budgetierung berücksichtigten wir die Einführung des, verglichen mit dem Metroliner, bedeutend grösseren Cityliner. Wegen dessen verzögerter Ablieferung musste die Crossair gemietete Flugzeuge (Fokker Friendship, Caravelle und MD-81 (DC-9) mit einem noch grösseren Platzangebot einsetzen, im Extremfall, MD-81, ein Flugzeug mit 149 Passagierplätzen! Dass der Sitzladefaktor trotz diesen für unsere Bedürfnisse zu grossen Flugzeugen von 57% im Jahre 1983 um bloss 7% sank und mit 50% über dem budgetierten Wert von 48% gehalten werden konnte, muss als Erfolg bezeichnet werden.

Besonders hervorzuheben ist die Entwicklung in Lugano und in Ba-

Verkehrsleistungen	1984	1983	Änderungen
Anzahl Etappenflüge	27'419	22'473	+22,0%
– davon Linienflüge	25'958	22'051	+17,7%
– davon Charterflüge und andere	1'461	422	+246,2%
Beförderte Etappenpassagiere	286'681	212'160	+35,1%
– davon Linienflüge	277'249	210'275	+31,8%
– davon Charterflüge und andere	9'432	1'885	+400,4%
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr	50%	57%	–
Beförderte Fracht in kg	402'884	254'656	+58,2%
Total Flugstunden	22'760	17'970	+26,7%
– davon Linienflüge	21'225	17'521	+21,1%
– davon Taxiflüge, Charter und andere	1'535	449	+241,9%

Erfolgsrechnung in Franken

Erträge	62'803'448	47'511'168	+32,2%
Totale Kosten ohne Abschreibungen	51'729'359	38'218'072	+35,4%
Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow)	11'074'089	9'293'096	+19,2%
Abschreibungen und Wertberichtigungen	8'746'343	7'863'332	+11,2%
Reingewinn	2'327'746	1'429'764	+62,8%

sel. Auf beiden Flugplätzen stieg die Zahl der mit Crossair-Flugzeugen ankommenden und wegfliegenden Passagiere auf mehr als 100 000 an. Dabei ist zu erinnern, dass die Crossair den Betrieb in Lugano erst im Spätherbst 1980 aufnahm. Im ersten vollen Betriebsjahr 1981 beförderte die Crossair 26 120 Passagiere von und nach Lugano; 1984 waren es 107 903 Crossair-Passagiere, d. h. eine Vervierfachung in 3 Jahren. Ein ungeahntes Ausmass hat in Lugano auch die dort umgeschlagene Luftfracht angenommen; sie stieg von 1200 kg im Jahr 1981 auf 91 044 kg im Jahr 1984.

Die Einrichtung eines Instrumentenlandesystems (ILS) hat sich für die Regelmässigkeit des Crossair-Linienverkehrs in Lugano-Agno sehr vorteilhaft ausgewirkt. Weniger erfreulich ist die Verzögerung beim Bau der für den Einsatz des Cityliner nach Lugano aus Sicherheitsgründen erforderlichen Pistenverlängerung um 150 m und die Überdeckung des Baches. Der Gemeinderat von Lugano bewilligte zwar den entsprechenden Kredit, doch musste der Beginn der Bauarbeiten wegen gewisser Prozedurfragen hinausgeschoben werden. (Inzwischen konnten diese Arbeiten aufgenommen werden.) Prekär sind die Verhältnisse im Abfertigungsgebäude, das nur gerade 19 Sitzplätze für Passagiere aufweist, was fast genau der Platzzahl eines Metroliner entspricht. Im Hinblick auf den Einsatz des Cityliner ist zu hoffen, dass die für den Flughafen Lugano-Agno verantwortlichen Behörden das heutige ungenügende Provisorium den massiv gestiegenen Anforderungen anpassen werden. Ebenso prekär sind die völlig ungenügenden Parkplatz-Verhält-

nisse.

Wert auf gute Beziehungen

Nicht nur für die Crossair, auch für die IATA, den Internationalen Luftverkehrsverband, war es ein besonderes Ereignis, als am 19. Juli 1984 die Crossair als Vollmitglied in die IATA aufgenommen wurde: Die Crossair ist die erste Regionalluftverkehrsgesellschaft der Welt, die in der IATA Aufnahme fand. Dieser Vorstoss der Crossair, der auch von den Spitzen der IATA begrüsst wurde, ist zugleich Ausdruck unseres Willens, mit grösseren Fluggesellschaften gute Beziehungen zu pflegen. Darüber hinaus betrachten wir es auch als unsere Aufgabe, dem Regionalluftverkehr im weltweiten Verband der IATA vermehrt Gehör und Verständnis zu verschaffen. Dass der enge Kontakt mit der Organisation Europäischer Regional-Luftverkehrsgesellschaften ERA deshalb in keiner Weise an Bedeutung verliert, braucht von der Crossair als Gründergesellschaft der ERA wohl kaum gesagt zu werden.

Dankbar sind wir vor allem auch für die guten Beziehungen, die uns mit der Swissair verbinden. Die Zusammenarbeit mit ihr hat sich 1984 weiterhin erfreulich entwickelt und verfestigt.

Mit dem Cityliner zu zahlreichen Zielen

Die Flotte setzte sich Ende Jahr aus 9 Super Metroliner III, 3 Cityliner und zwei gemieteten Friendship zusammen. Die neuen Cityliner sind von Basel nach folgenden Zielen unterwegs: Paris (im Auftrag der Swissair), Düsseldorf (im Auftrag von Swissair und Lufthansa), München, Frankfurt, Brüssel, Genf, Zürich und ferner auf unseren Charterflügen.

Im März 1984 wurde die Linie Genf-Luxembourg eröffnet. Damit konnte die Crossair einen Wunsch von Genfer Wirtschaftskreisen erfüllen. Auch neu aufgenommen wurde am 1. Mai der Betrieb zwischen Basel und Paris (im Auftrag der Swissair) und am 29. Oktober zwischen Basel und Düsseldorf (im Auftrag von Swissair und Lufthansa).

Eigener Wartungsbetrieb – gut angelaufen

Ein besonderes Ereignis war die Aufnahme des eigenen Wartungsbetriebes in Basel. Der Umbau der alten Halle am Flughafen Basel-Mulhouse wurde sehr grosszügig konzipiert und vom Kanton Basel-Stadt und vom Flughafen Basel-Mulhouse finanziert. Die Crossair schuldet ihnen dafür grossen Dank. Die Hallenfläche misst 3200 m² und jene für Werkstätten und Büros zusätzlich 1900 m². Im gleichen Gebäude sind auch der Borddienst (Catering) und die Regionalverkaufsdirektion Basel der Crossair untergebracht.

Im Wartungsbereich werden folgende «Spezialitäten» gepflegt:

- allgemeine Flugzeugwartung
- Triebwerk-Überholung
- Überholung Räder und Bremsen
- Überholung Propeller
- Spezialwerkstätte für Avionik
- Spezialwerkstätte für Elektrik
- Spenglerei

Ende April wurde die bis anhin von der Jet Aviation erbrachte Wartung in eigener Regie übernommen. Als Ziel streben wir eine technisch und qualitätsmässig hochstehende Wartung an. Sobald dieses Ziel erreicht sein wird, haben wir die Absicht, die Leistungen unseres Wartungsbetriebes auch Dritten anzubieten. Wir erwarten, dass

unser Wartungsbetrieb damit zu einem zusätzlichen «Ertragsbein» der Crossair wird.

Die Investitionen in unseren Wartungsbetrieb (Ersatzteillager, Reservetriebwerke, übrige Betriebseinrichtungen) betragen rund 14 Mio. Franken.

Unsere Mitarbeiter

Im Technischen Dienst in Basel arbeiten heute 55 Mitarbeiter. In einem so kleinen Land wie der Schweiz war es kaum möglich, all die erforderlichen Spezialisten so kurzfristig zu finden. Aus diesem Grunde stammen die Mitarbeiter des Technischen Dienstes aus nicht weniger als neun Nationen. Es fiel auch nicht leicht, alle unsere langjährigen technischen Mitarbeiter zum Umzug nach Basel zu bewegen.

Dieser Umstand führte zu Veränderungen in der Leitung des Technischen Dienstes.

Das Jahr 1984 gehörte auch deshalb zu den härtesten, weil es eine erhebliche Ausweitung des Unternehmens brachte. Die Zahl der Mitarbeiter stieg von 134 im Jahr 1983 auf 199 im Jahr 1984. An dieser Erhöhung sind neben den Mitarbeitern des Technischen Dienstes vor allem auch die neuangestellten Airhostessen beteiligt. Die neuen Mitarbeiter auszuwählen, zu integrieren und motivieren, verlangte von den langjährigen Mitarbeitern einen gewaltigen Einsatz.

Schliesslich erforderte auch die Ausweitung der Geschäftstätigkeit und die Zunahme des Verkehrs – die Crossair beförderte 1984 fast

75 000 oder 35 Prozent Passagiere mehr als im Vorjahr – zusätzliche Mitarbeiter. Ein besonderes Augenmerk wird daher in Zukunft auf die Personalschulung gerichtet werden müssen.

Die Ausweitung des Unternehmens einerseits, die verspätete Ablieferung der Cityliner andererseits konfrontierte die Crossair mit erheblichen Problemen. Wenn die Crossair 1984 dennoch zufriedenstellend abgeschlossen hat, so hat sie dies in erster Linie dem grossen Einsatz all ihrer Mitarbeiter zu verdanken.

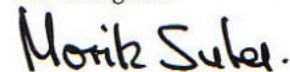
Basel, den 10. Mai 1985
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident

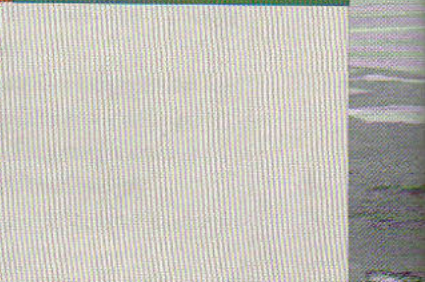
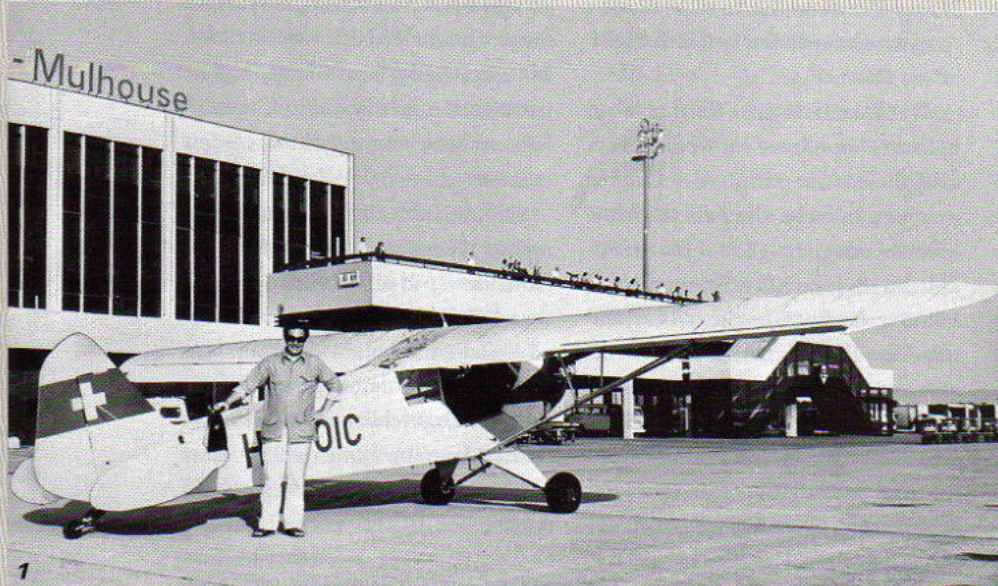


Dr. A.J. Wiederkehr

Der Delegierte



Moritz Suter





1 Sommer 1974 Das erste Flugzeug der Business Flyers Basel, eine Piper L4, nach dem Überflug von Sion auf den Flughafen Basel-Mulhouse.

2 Sommer 1978 Drei der vier Cessna-Taxi-Flugzeuge der Business Flyers Basel auf dem Flughafen Zürich.

3 21.6.1979 Dr. Diego Gruenberg, Mitglied des Ausschusses des Verwaltungsrates, und Captain Markus Derrer nach dem Eröffnungsflug Zürich-Klagenfurt.

4 Frühjahr 1978 Taxiflug-Passagiere der Business Flyers Basel vor dem Abflug in Zürich.

5 2.7.1979 Die ersten Linien-Passagiere der Crossair vor dem Abflug zum Erstflug Zürich-Nürnberg.

6 2.7.1979 Hans Maurer, Verkaufsleiter der Crossair, verpflegt die Fluggäste auf dem Eröffnungsflug Zürich-Klagenfurt.

7 2.7.1979 Eine Delegation offizieller Gäste nach dem Eröffnungsflug Zürich-Innsbruck auf dem Flughafen Innsbruck.

8 1.7.1980 Direktor Klaus Linikus vom Flughafen Hannover, unterstützt von Wilhelm Tell und Sohn, sowie Moritz Suter werben für die neueröffnete Fluglinie Zürich-Hannover.

9 1.11.1980 Der Metroliner II der Crossair in den Tessiner Farben über den Alpen auf dem Eröffnungsflug Zürich-Lugano.

10 2.11.1980 Verwaltungsratspräsident Dr. Alfred J. Wiederkehr und Mitglied des Verwaltungsratsausschusses Dr. Diego Gruenberg mit Gästen vor dem Erstflug Zürich-Lugano.

11 April 1980 Der grösste Bayer der Welt findet bequem Platz im kleinen Metroliner auf dem Flug von Nürnberg nach Zürich.



10

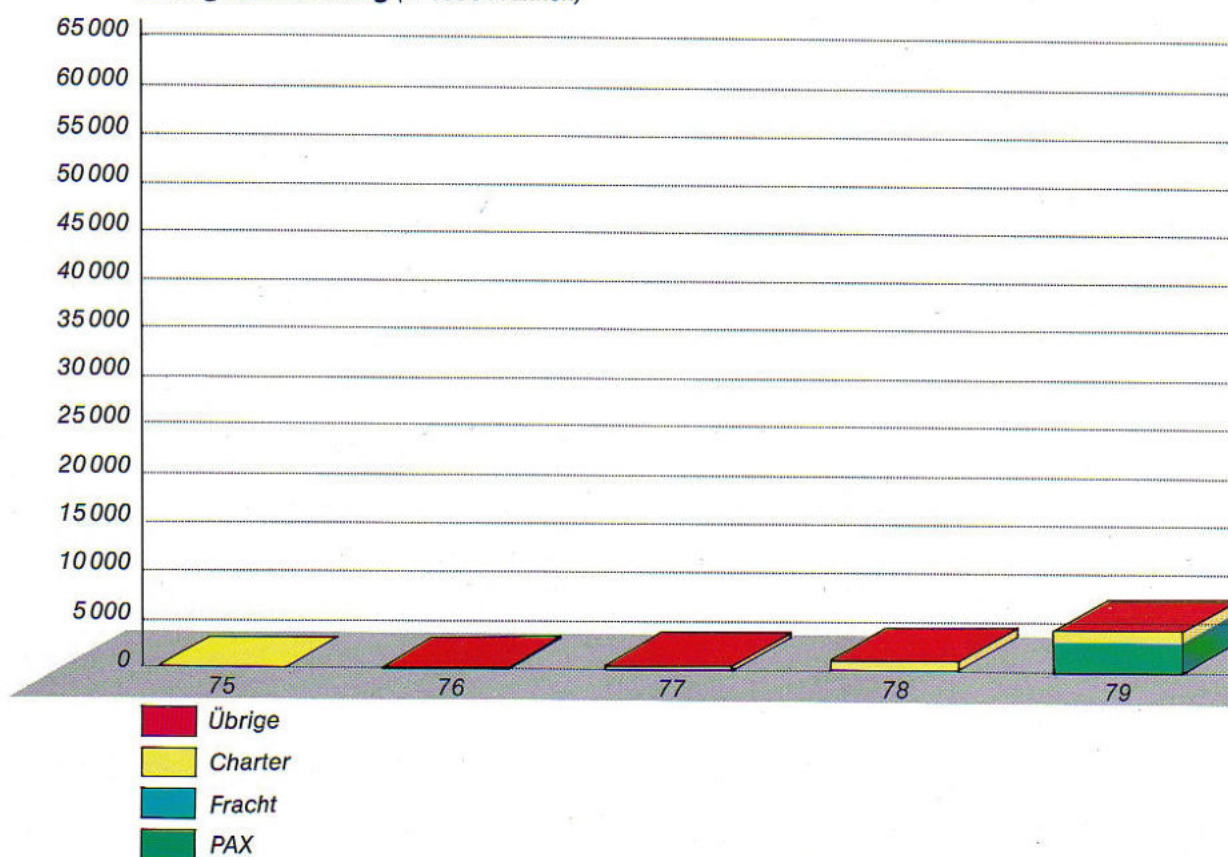
8

11

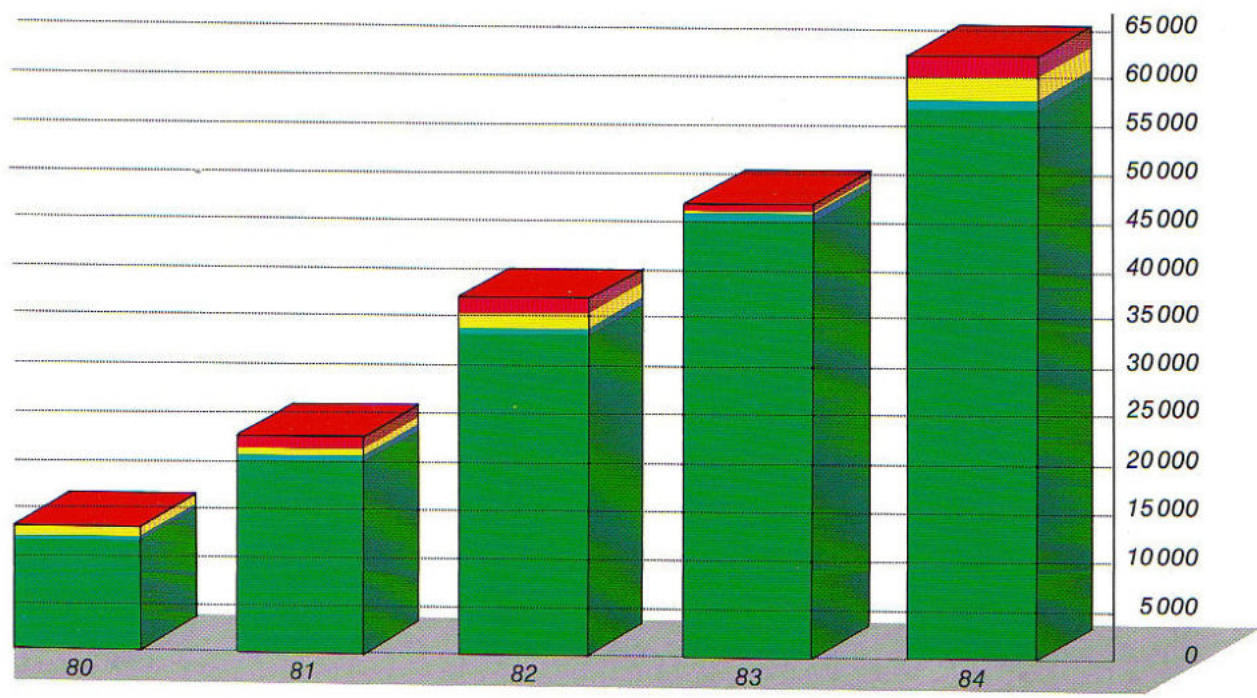
Erfolgsrechnung

Kosten		1984	1983
Personalkosten			
- Saläre und übrige Personalkosten	8'972'128.88		
- Sozialversicherungen	<u>1'113'422.35</u>	10'085'551.23	7'195'423.66
Treibstoffkosten		5'758'680.68	5'102'838.36
Techn. Material und Überholungskosten		7'403'519.82	7'281'414.09
Bodenorganisations- und Fremdkosten		8'137'061.72	6'470'430.78
Mietkosten für Flugzeuge und Leihgebühr Triebwerke		3'821'920.16	354'458.73
Passagier- und Verpflegungskosten		4'078'335.16	2'559'681.20
Sach- und Haftpflichtversicherungen		951'089.10	802'960.20
Liegenschafts- und Energiekosten		834'706.55	151'989.35
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
- Finanzkosten	2'182'159.02		
- übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>3'186'627.57</u>	5'368'786.59	3'968'002.66
Fernmeldekosten		341'791.68	207'572.85
Werbe- und diverse Verkaufskosten		785'122.00	575'995.19
Provisionskosten		<u>4'162'794.47</u>	<u>3'547'304.91</u>
Total Kosten		51'729'359.16	38'218'071.98

Ertragsentwicklung (in 1000 Franken)



Erträge	1984	1983
Streckenerträge		
- Passagen	56'390'929.26	
- Fracht und Gepäck	<u>898'382.21</u>	57'289'311.47
Erträge aus Charterflügen	2'184'786.70	336'931.45
Andere Erträge	<u>3'329'350.13</u>	<u>1'146'370.93</u>
Total Erträge	62'803'448.30	47'511'168.37
Unternehmungserfolg		
Total Erträge	62'803'448.30	47'511'168.37
Total Kosten vor Abschreibung	<u>51'729'359.16</u>	<u>38'218'071.98</u>
Bruttoergebnis	11'074'089.14	9'293'096.39
Abschreibungen		
Abschreibungen und Wertberichtigungen	<u>8'746'343.12</u>	<u>7'863'332.71</u>
Reingewinn 1984	2'327'746.02	1'429'763.68



Bilanz per 31. Dezember 1984

(vor Gewinnverteilung)

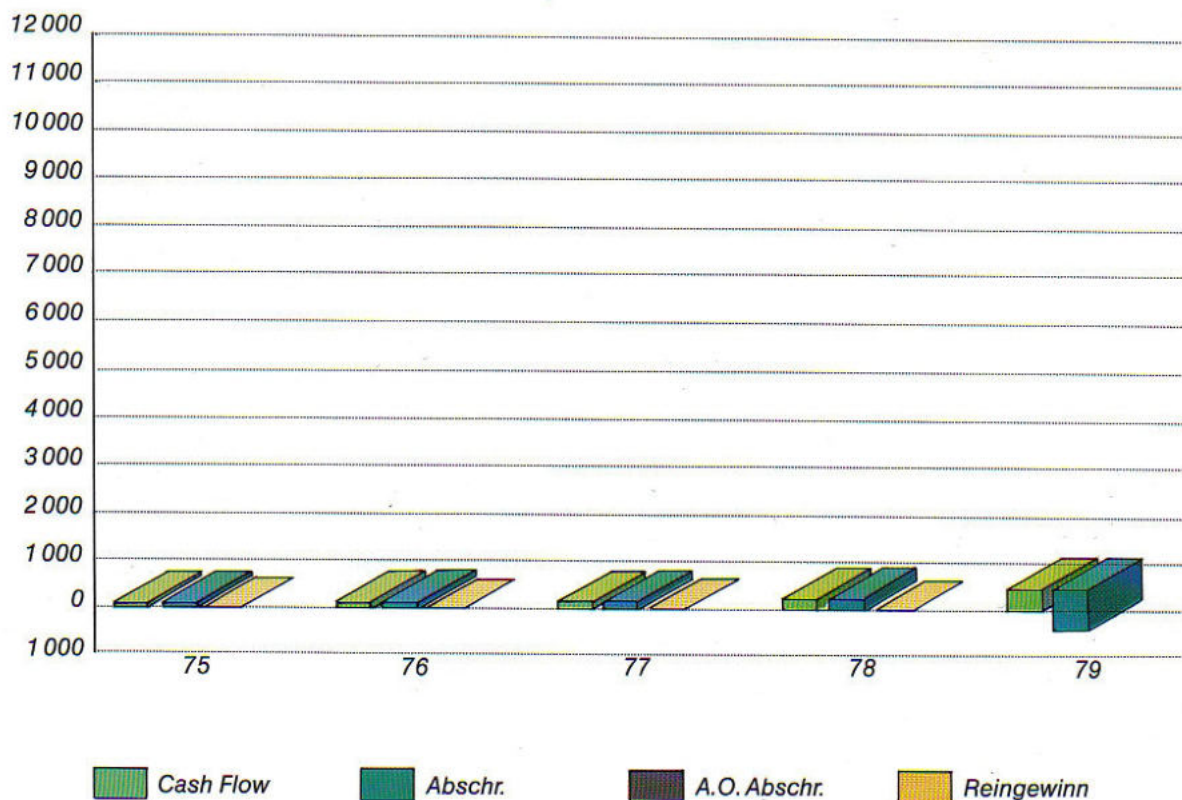
Aktiven	31.12.1984		31.12.1983	
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Anlagevermögen				
Flugzeugpark				
- Flugzeuge*	66'380'701.70			
·/- kumulative Abschreibung	<u>19'280'845.70</u>	47'099'856.00		24'395'075.00
- Flugzeugwechselteile	10'733'056.65			
·/- kumulative Abschreibung	<u>2'408'165.65</u>	8'324'891.00		1'479'254.00
Mobilien und Einrichtungen				
- Anschaffungswerte	4'253'601.47			
·/- kumulative Abschreibung	<u>1'748'647.47</u>	2'504'954.00		961'846.00
Anzahlungen für Flugzeuge und Forderungen		<u>21'492'167.32</u>		<u>18'485'359.60</u>
Total Anlagevermögen		79'421'868.32		45'321'534.60
Umlaufvermögen				
Materialbestände und Vorräte		3'129'766.43		
Forderungen und transitorische Aktiven		18'204'353.08		6'299'525.68
Wertschriften		1.00		1.00
Flüssige Mittel	3'355'114.66			
Festgeldanlagen	<u>6'500'000.00</u>	9'855'114.66		32'173'964.30
Total Umlaufvermögen		31'189'235.17		38'473'490.98
Total Aktiven		110'611'103.49		83'795'025.58

* Versicherungswert der Flugzeuge

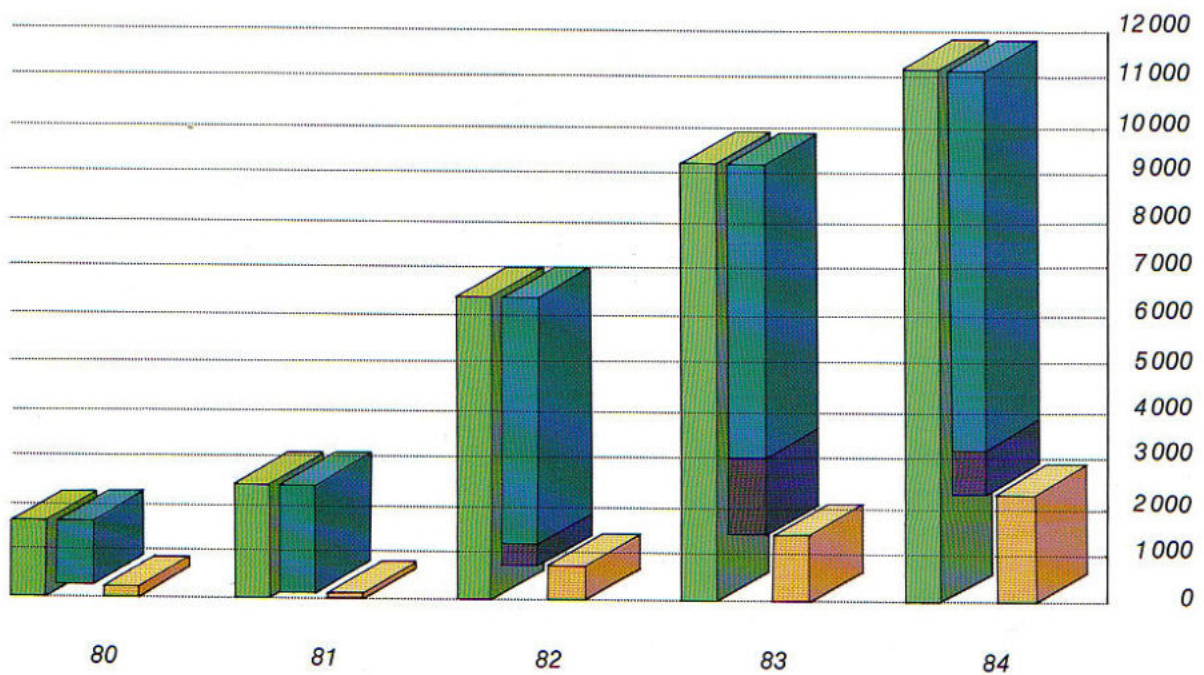
69'350'000.00

39'850'000.00

Ergebnisentwicklung (in 1000 Franken)



Passiven		31.12.1984	31.12.1983
Eigenkapital			
	Fr.	Fr.	Fr.
Aktienkapital		50'000'00.00	50'000'000.00
Reserven		138'000.00	63'000.00
Total Eigenkapital		50'138'000.00	50'063'000.00
Fremdkapital			
Langfristige Schulden:			
- Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung		8'375'000.00	14'000'000.00
Kurzfristige Schulden:			
- Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung	5'625'000.00		
- Bankschulden	28'486'789.93		
- Kreditoren und transitorischen Passiven	14'204'735.42	48'316'525.35	17'609'694.37
Noch nicht eingelöste Transportdokumente		839'480.54	432'979.63
Total Fremdkapital		57'531'005.89	32'042'674.00
Unternehmungserfolg			
- Gewinnvortrag	614'351.58		
- Gewinn 1984	2'327'746.02	2'942'097.60	1'689'351.58
Total Passiven		110'611'103.49	83'795'025.58



Kommentar zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

Zum Ergebnis

Die im letzten Geschäftsbericht erwähnte Einführung des Saab-Fairchild «Cityliner» und die vollständige Inbetriebnahme des eigenen Wartungsbetriebes in Basel-Mulhouse führten zu der im Budget 1984 vorgesehenen starken Ausweitung der gesamten Kosten. Dazu kamen die Aufwendungen für die Einmietung fremder Flugzeuge infolge verspäteter Ablieferungen der Cityliner und jene, bedingt durch die aufgetretenen Triebwerkprobleme. Trotz dieser unvorhergesehenen negativen Vorkommnisse konnte das Gesamtergebnis im Rahmen des budgetierten Cash-flow gehalten werden, und das im geplanten Rahmen liegende Reinergebnis kann als zufriedenstellend betrachtet werden.

Gegenüber dem Vorjahr ist der Cash-flow um 1,781 Mio. Franken oder 19% gestiegen, der Reingewinn erhöhte sich um 0,898 Mio. Franken oder um 63%.

Kosten

Die Gesamtkosten vor Abschreibungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 35%. Die grösste Zunahme, rund das Zehnfache, verzeichneten die Mietkosten für Flugzeuge. Dieser Betrag betrifft aber nur die durch Saab-Fairchild nicht gedeckten Mietkosten fremder Flugzeuge. Diese sind identisch mit denjenigen Kosten, welche der Crossair bei einem regulären Einsatz der Cityliner ohnehin entstanden wären, z.B. Treibstoffkosten usw. Diese übermässige Zunahme der Mietkosten wirkt sich aber durch eine entsprechend verminderte Zunahme bei anderen Kostenarten aus, nämlich beim Treibstoff, bei den technischen Materialkosten, den Sachversiche-

rungen und den Finanzkosten.

Die nächsthöhere Zunahme, nämlich um 449%, verzeichnen die Liegenschaftskosten. Hier kommen die erstmals angefallenen Mietkosten für den Hangar des Wartungsbetriebes in Basel zum Ausdruck. Nebst den um 65% gestiegenen Fernmeldekosten fallen in absoluten Beträgen die um 59% höheren Passagier- und Verpflegungskosten ins Gewicht. Dieser Zunahme steht eine um 35% höhere Anzahl von Passagieren gegenüber. Diese überproportionale Zunahme von rund 1,5 Mio. Franken widerspiegelt den verbesserten Bordservice auf unseren neuen Flugzeugen vom Typ Cityliner.

Eine weitere markante Steigerung erfuhren die Personalkosten, und zwar um 2,9 Mio. Franken oder 40% gegenüber dem Vorjahr. An der Zunahme des totalen Personalbestandes der fest angestellten Mitarbeiter partizipieren die Piloten mit

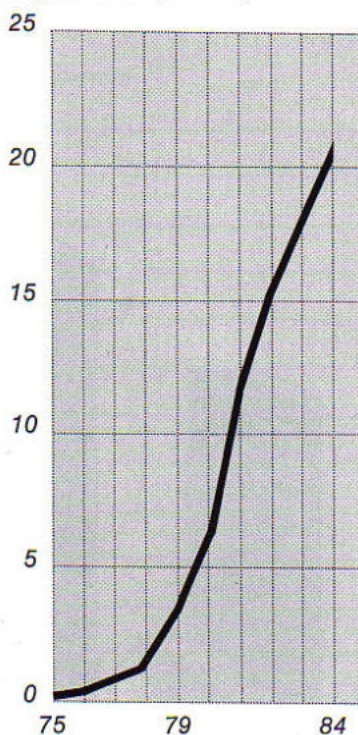
3, der Wartungsbetrieb mit 26, die neue Mitarbeiterkategorie der Airhostessen mit 18 und die übrigen Abteilungen mit 17 neuen Mitarbeitern.

Bei der Beurteilung der Treibstoffkosten (Zunahme um 13%) ist zu beachten, dass die Flugleistungen unserer eigenen Flugzeuge nur um 5% gestiegen sind.

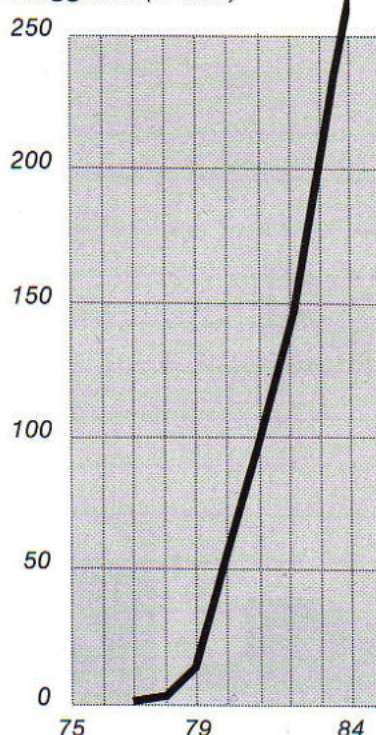
Die wertmässig relativ stärkere Zunahme resultiert aus gestiegenen Treibstoffkosten und höherem Verbrauch der Cityliner.

Die im letzten Geschäftsbericht zum Ausdruck gebrachte Erwartung, dass sich die Position Techn. Material und Überholungskosten durch die Inbetriebnahme unserer eigenen Wartung verbessern würde, hat sich leider nur teilweise erfüllt. Anstelle der im Budget vorgesehenen Abnahme um rund 10%, erfolgte gegenüber dem Vorjahr eine leichte Zunahme von 2%. Diese unbefriedigende Entwicklung ist

Flugstunden (in 1000)



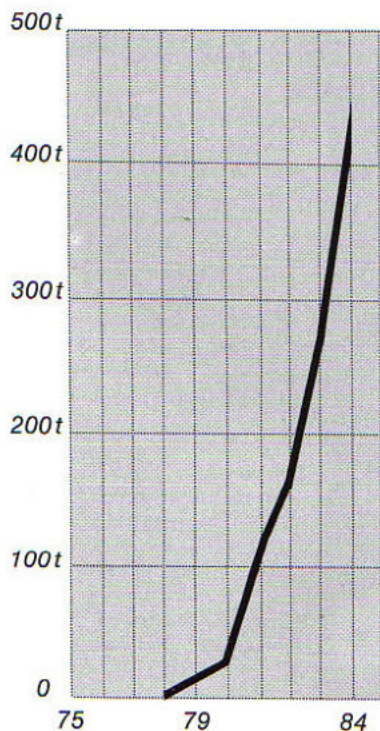
Fluggäste (in 1000)



einerseits das Ergebnis der Lernphase in allen Bereichen der Wartung und andererseits die Folge von zusätzlichen Aufwendungen, um die Metroliner-Flotte auf den von uns gewünschten Standard zu bringen. Den um 26% höheren Kosten für Bodenfremdaufwendungen steht eine Zunahme der Etappenflüge um 22% gegenüber. Grund ist der Einsatz der neuen Flugzeuge mit höherem Abfluggewicht, was wiederum höhere Landegebühren, Handlingkosten und Flugsicherungsgebühren mit sich bringt. Auch bei dieser Position ist zu beachten, dass beim Einsatz von eingemieteten Flugzeugen mit teilweise bedeutend höheren Abfluggewichten als der Cityliner nur die Ansätze der Cityliner zu Lasten der Crossair gingen, die Mehrkosten konnten Saab-Fairchild belastet werden.

Die Entwicklung der übrigen Betriebs- und Verwaltungskosten, der

Fracht

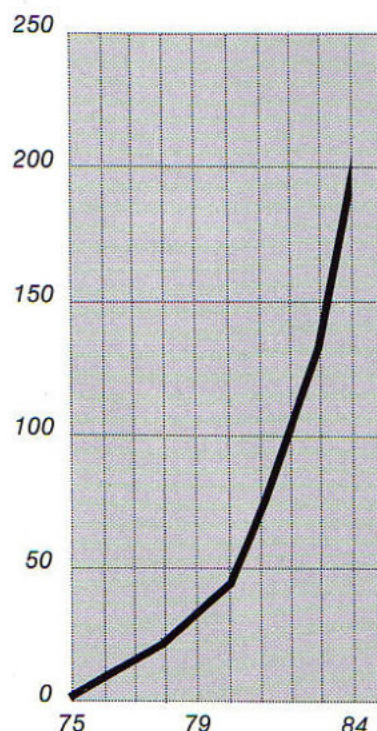


Fernmeldekosten sowie der Werbe- und diversen Verkaufskosten liegt im Rahmen der Zunahme der Geschäftstätigkeit. Die mit 17% unter der Entwicklung der Passagen-Erträge liegende Zunahme der Provisionen reflektiert die überdurchschnittliche Zunahme der Ticketverkäufe durch die Crossair-eigenen Verkaufsstellen. Diese Bemühungen sollen im Jahre 1985 noch mehr aktiviert werden. Für das kommende Jahr wollen wir die Anzahl der Mitarbeiter unserer Verkaufsabteilung weiter erhöhen.

Erträge

Die Anzahl der Passagiere im Streckenverkehr hat um 32% zugenommen, die entsprechenden Erträge aber nur um 24%. Dies ist eine Folge der über dem Durchschnitt liegenden Zunahme der inner-schweizerischen Passagiere nach Lugano um 34% sowie grösserer Ertragseinbussen durch die Zunahme der Transitpassagiere und Passa-

Mitarbeiter



giere mit Spezialtarifen. Die Erträge aus Fracht haben um 40% zugenommen gegenüber einer mengenmässigen Zunahme von 58%. Auch dies ist auf einen grösseren Anteil an Transitfracht und der Zunahme des Frachtanteils bei Strecken mit traditionell tieferen Raten zurückzuführen.

Durch die Verfügbarkeit von zusätzlichen Flugzeugen während des Jahres 1984 konnte der Charterverkehr über die Wochenenden ganz erheblich gesteigert werden. Auch dort wurden mehrheitlich die eingemieteten Flugzeuge eingesetzt. Der entsprechende Ertrag stieg gegenüber dem Vorjahr um 548% auf 2,185 Mio. Franken. Diese Position wollen wir im Jahre 1985 noch weiter steigern, werden doch über die Wochenenden noch mehr Flugzeuge als 1984 zur Verfügung stehen.

Die übrigen Erträge beinhalten nebst Fr. 673 000.- an Aktivzinsen aus Festgeldern und verschiedenen anderen Erträgen von rund Fr. 656 000.- einen Betrag von 2 Mio. Franken, in Form von Garantieleistungen und anderen Entschädigungen. Dieser Betrag ist eine pauschale Vergütung für diverse, teilweise nicht quantifizierbare Kosten und Ertragsausfälle im Zusammenhang mit der verspäteten Ablieferung der Cityliner und der teilweisen Einstellung der Flüge mit dem Cityliner als Folge der Triebwerkprobleme.

Abschreibungen

Die totalen Abschreibungen und Wertberichtigungen von 8,746 Mio. Franken enthalten einen Betrag von rund 0,800 Mio. Franken zur Abdeckung der Auswirkung des gestiegenen Dollars.

Währenddem wir die Metroliner

als ein Flugzeug für eine Übergangsperiode betrachteten und deshalb auch die Abschreibungen auf einer sehr konservativen Basis berechneten, erachten wir den Cityliner als das Flugzeug für eine bedeutend längere Einsatzperiode. Entsprechend wurde auch der Abschreibungsmodus angesetzt. Die Cityliner werden auf die Dauer von 12 Jahren und einen Restwert von 20% des Anschaffungswertes abgeschrieben.

Bruttoergebnis

Der Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow) beträgt 11,074 Mio. Franken, dies ist eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 19% oder ein Anteil von 17,6% des Umsatzes (Vorjahr 19,6%), ein für eine Luftverkehrsgesellschaft befriedigendes Ergebnis.

Reingewinn

Der um 0,898 Mio. Franken oder 63% auf 2,328 Mio. Franken gestiegene Reingewinn beträgt 3,7% vom Umsatz.

Aktiven

Die Steigerung der Position Flugzeugpark um 93% zeigt die Zunahme der Flotte um 3 Cityliner, währenddem die seinerzeit geplanten Verkäufe von 2 Metroliner aus operationellen Gründen zurückgestellt wurden.

Die starke Zunahme der Flugzeugwechselteile widerspiegelt den Aufbau eines bedeutenden Ersatzteillagers in unserem Wartungsbetrieb in Basel (sowohl für Cityliner als auch für Metroliner), der Betrag von 8,325 Mio. Franken beinhaltet auch drei Reservetriebwerke für den Cityliner.

Ebenfalls eine Folge des Wartungsbetriebes ist die grosse Zunahme der Mobilien und Einrichtungen um 160%. Die Vorauszah-

lungen für die Cityliner sind nun abgeschlossen, der Betrag 21,492 Mio. Franken bezieht sich noch auf 7 Flugzeuge.

Die Forderungen und transitorische Aktiven sind stark angestiegen. Dies ist nebst dem gestiegenen Geschäftsvolumen im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass diese Position Forderungen gegenüber Saab-Fairchild enthält, welche sich aus der Anmietung von Fremdflugzeugen ergeben haben und welche per Ende des Geschäftsjahres noch nicht bezahlt waren.

Die flüssigen Mittel haben gegenüber dem letzten Bilanzstichtag um 22,3 Mio. Franken abgenommen, eine Folge der Zahlungen für den Erwerb von Flugzeugen und für die Beschaffung von Ersatzteilen und Betriebseinrichtungen.

Passiven

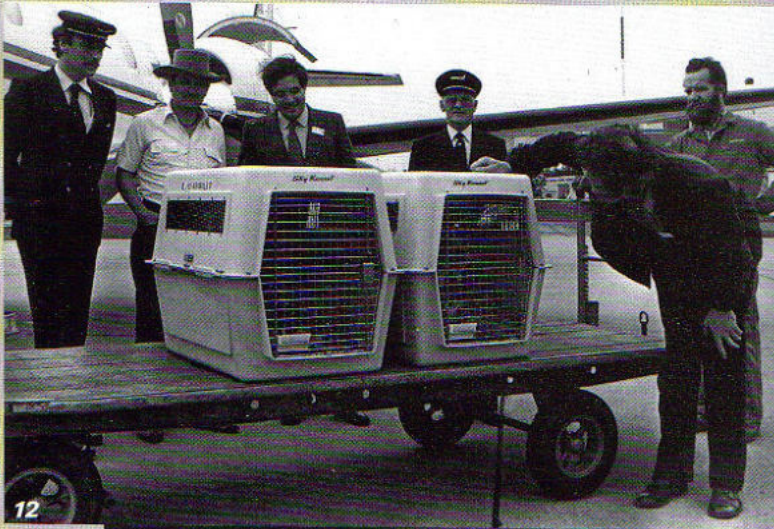
Die langfristigen Schulden gegen Flugzeugverschreibung betreffen das seinerzeitige Darlehen für die Metroliner, welches während des Jahres 1984 um 5 Mio. Franken abgebaut wurde. Weitere 5,625 Mio. Franken werden im Jahre 1985 zurückbezahlt.

Für die teilweise Finanzierung unserer neuen Flugzeuge vom Typ Cityliner wurde mit einem 13köpfigen Bankenkonsortium unter der Federführung der Schweizerischen Kreditanstalt ein Kredit von total 54 Mio. Franken vereinbart. Als Folge der sehr schwer bestimmbareren Entwicklung des US-Dollars, in welchen unsere Flugzeuge bezahlt werden müssen, hat der Verwaltungsrat im Laufe des Jahres 1984 beschlossen, die für den Kauf des zweiten und dritten Flugzeuges und der im Jahre 1984 zu leistenden Anzahlungen aufzuwendenden Dollars vorläufig nicht in Schweizer

Franken umzuwechseln und den Konsortialkredit noch nicht in Anspruch zu nehmen.

Die entsprechenden Beträge sind als kurzfristige Schulden von 28,487 Mio. Franken in der Bilanz ausgewiesen. Dieser Betrag wird zusammen mit den im Laufe des Jahres 1985 zu erfolgenden Zahlungen für die weiteren Flugzeuge per Ende 1985 als langfristige Schulden ausgewiesen werden. Die Zunahme von 1,595 Mio. Franken für Kreditoren und transitorische Passiven ist hauptsächlich auf eine im Rahmen des gestiegenen Geschäftsvolumens liegende Erhöhung der Forderungen für Lieferungen und Dienstleistungen zurückzuführen.

Der Buchwert des Anlagevermögens ist zu 110% durch langfristiges Eigenkapital (inkl. Bankschulden) und das Eigenkapital gedeckt. Dem kurzfristigen Fremdkapital (exkl. Bankschulden) stehen 157% an Umlaufvermögen gegenüber.



12



15



13



14

12 17.4.1980 Anlässlich des Ablieferungsfluges des dritten Metroliner II, HB-LLC, überreichten auf dem Flughafen Bern-Belpmoos die Besatzung des Flugzeuges, Captain Beat Schneeberger und Captain Thierry Bovay, zusammen mit dem technischen Leiter Hansrudolf May und Moritz Suter dem Direktor des Berner Tierparks Dählhölzli die beiden Luchse Crossy und Liberty. Die beiden sind noch heute im Dählhölzli zu sehen.

13 27.10.1982 Anlässlich der Roll-out-Feierlichkeiten des Cityliner überreicht Moritz Suter im Namen der Crossair dem schwedischen König, dem Präsidenten von Saab-Scania und dem Präsidenten von Fairchild Industries je eine Crossair-Aktie im goldenen Rahmen.

14 25.3.1983 Bundesrätlicher Kuss von Leon Schlumpf für die erste Schweizer Linienpilotin Regula Eichenberger anlässlich des Eröffnungsfluges Bern-Lugano.

15 Sommer 1983 Ein Metroliner III über den Schweizer Alpen auf dem Flug von Genf nach Lugano.

16 19.1.1984 Verwaltungsratspräsident Dr. Alfred J. Wiederkehr, Verwaltungsrat Fritz Maurhofer und Moritz Suter dürten in New York im Plaza-Hotel den Preis als beste Regional-Fluggesellschaft 1983 entgegennehmen.



16

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 26'816 Mio (+32%) erhöht. Die am meisten ins Gewicht fallenden Veränderungen sind:

	Aktiven in 1'000 Fr.	Passiven in 1'000 Fr.
Flugzeuge und Flugzeugwechselteile	+29'550	
Möbilien und Einrichtungen	+ 1'543	
Vorauszahlungen für Flugzeuge	+ 3'007	
Materialbestände und Vorräte	+ 3'130	
Forderungen und transitorische Aktiven	+11'905	
Flüssige Mittel	-22'319	
Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibungen		
– langfristige		– 5'625
– kurzfristige		+ 625
Bankschulden		+28'487
Kreditoren und transitorische Passiven		+ 1'595

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

	in 1'000 Fr.	in 1'000 Fr.
a) Beschaffung		
Reingewinn	2'328	
Abschreibungen	8'746	11'074
Zunahme der Kreditoren, der transitorischen Passiven und der Bankschulden		30'488
Abnahme der flüssigen Mittel und Festgelder		22'319
		63'881
b) Verwendung		
Zunahme des Anlagevermögens		
– Flugzeuge		29'131
– Flugzeugwechselteile		8'310
– Möbeln und Einrichtungen		2'284
– Anzahlungen und Forderungen		3'006
Zunahme Materialbestände und Vorräte		3'245
Zunahme der Forderungen und transitorischen Aktiven		11'905
Rückzahlungen der Darlehen gegen Flugzeugverschreibungen		5'000
Dividenden 1983		1'000
		63'881



17 10.5.1984 Captain Paul Kurrus und Co-Pilotin Regula Eichenberger mit den ersten 10 Hostessen der Crossair anlässlich der Inauguration des Saab-Fairchild 340 Cityliner und des Wartungszentrums in Basel.

18 Das moderne elektronische Cockpit des Saab-Fairchild 340 mit der neuen Bildschirmtechnik.

19 Die freundliche und geräumige Kabine des Cityliner mit 33 bequemen dunkelblauen Ledersitzen.

20 12.6.1984 Papst Johannes II. begrüsst als erster offizieller Fluggast des Cityliner zusammen mit Bundespräsident Leon Schlumpf die Besatzung und Moritz Suter vor seinem Flug von Zürich nach Lugano.

21 Sommer 1984 Das neue Wartungszentrum der Crossair auf dem Flughafen Basel-Mulhouse mit 3200 m² Hallenfläche und 1900 m² Werkstätten und Büros.



18



19



20



21

Bericht der Kontrollstelle

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 1984 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der
gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten fest, dass

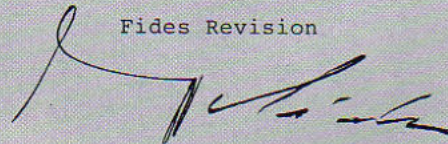
- die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung
übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäfts-
ergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie
die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

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. April 1985

Fides Revision



Anträge an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 31. Mai 1985 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Erfolgsrechnung 1984 und der Bilanz per 31. Dezember 1984

2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1984

3. Verwendung des Reingewinns des Jahres 1984 von	Fr.	2'327'746.02
wie folgt:		
- Zuweisung an den ordentlichen Reservefonds	Fr.	<u>120'000.00</u>
Verbleibender Reingewinn	Fr.	2'207'746.02
Gewinnvortrag per 1. Januar 1984	Fr.	<u>614'351.58</u>
	Fr.	2'822'097.60
- Dividende von brutto 4% auf das Aktienkapital per 1. Januar 1984 von Fr. 50'000'000.00	Fr.	<u>2'000'000.00</u>
Vortrag auf neue Rechnung	Fr.	822'097.60

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, so gelangt die Dividende ab 4. Juni 1985 wie folgt zur Auszahlung:

Dividende 1984 pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.00	Fr.	10.00
-/. 35% Verrechnungssteuer	Fr.	<u>3.50</u>
Netto pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.00	Fr.	6.50
Dividende 1984 pro Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.00	Fr.	20.00
-/. 35% Verrechnungssteuer	Fr.	<u>7.00</u>
Netto pro Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.00	Fr.	13.00

Das Aktienregister wird vom 13. bis 31. Mai 1985 geschlossen. Der 13. Mai 1985 gilt als Stichtag für die Einladungen zur ordentlichen Generalversammlung, der 4. Juni als Stichtag für die Dividendenberechtigung.

Zehn Jahre im Überblick

Verkehrsleistungen	1984	1983	1982
Anzahl Etappenflüge Strecken	25'958	22'051	16'384
Charter und übrige	1'461	422	554
Anzahl Flugstunden Strecken	21'225	17'521	13'797
Charter und übrige	1'535	449	1'254
Beförderte Etappenpassagiere Strecken	277'249	210'275	143'736
Charter und übrige	9'432	1'885	4'421
Beförderte Fracht in kg	402'884	254'656	153'686
Angebotene Sitzplätze im Streckenverkehr	551'520	371'500	266'253
Durchschnittliche Auslastung der Sitzplätze	50%	57%	54%
Personalbestand			
Festangestellte	194	130	85
Teilzeitmitarbeiter	5	4	4
Erträge und Kosten in Fr. 1'000			
Streckenerträge	57'289,3	46'027,9	33'846,2
Chartererträge	2'184,8	336,9	1'714,8
Übrige Flugbetriebserträge	2,6	46,1	80,4
Gesamterträge	62'803,4	47'511,2	37'042,9
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	51'729,3	38'218,1	30'669,7
Bruttoergebnis (Cash-flow)	11'074,1	9'293,1	6'373,2
Abschreibungen	8'746,4	7'863,3	5'531,7
Reinergebnis	+2'327,7	+1'429,8	+841,5
Bilanz per 31. Dezember nach Gewinnverteilung			
Bilanzsumme	110'611,1	83'795,0	54'591,5
Aktiven Anlagevermögen	79'421,9	45'321,5	41'824,7
Umlaufvermögen	31'189,2	38'473,5	12'766,8
Passiven Eigenkapital	50'258,0	50'138,0	25'063,0
Fremdkapital	59'531,0	33'042,6	29'268,9
Gewinn- und Verlustkonto	+822,1	+614,4	+259,6
Dividenden	4%	4%	4%

1981	1980	1979	1978	1977	1976	1975
10'677	5'966	1'586	-	-	-	-
502	735	839	329	250	-	-
10'049	5'401	1'511	-	-	-	-
1'301	1'842	2'164	1'902	1'397	602	448
96'815	50'327	12'739	-	-	-	-
3'771	3'691	4'022	648	468	-	-
111'388	37'700	14'938	1'000	-	-	-
170'227	97'340	27'084	-	-	-	-
57%	52%	47%	-	-	-	-
65	38	24	3	1	-	-
4	4	4	23	19	11	2
20'672,6	10'868,9	2'571,5	-	-	-	-
1'626,3	1'783,2	1'669,8	521,8	276,4	-	-
126,7	254'1	391,1	588,7	453,5	199,9	77,7
23'749,8	12'994,4	4'680,3	1'141,8	746,3	231,9	78,1
21'280,0	11'341,2	4'263,4	890,5	636,9	186,1	65,7
2'469,8	1'653,2	416,9	251,3	109,4	45,8	21,4
2'364,4	1'359,2	709,3	246,0	108,2	44,1	15,4
+105,4	+294,0	-292,4	+5,3	+1,2	+1,7	+6,0
36'080,4	13'767,3	8'355,8	1'253,6	1'149,3	989,0	140,4
27'125,1	8'942,2	6'357,8	754,2	749,5	435,2	91,4
8'955,3	4'825,1	1'998,0	499,4	399,8	553,9	49,0
16'013,0	8'003,0	4'001,5	1'002,0	223,8	222,6	115,5
19'959,3	5'751,6	4'634,1	239,5	918,0	766,4	19,4
+108,1	+12,7	-279,8	+12,1	+7,3	+6,6	+5,5
-	-	-	-	-	-	-

Ausblick auf das Jahr 1985

Zwei Schwerpunkte unserer Anstrengungen bleiben 1985 unverändert: die Einführung der Saab-Fairchild 340 Cityliner (und die Ausmerzung deren letzten «Kinderkrankheiten») sowie die Ausgestaltung der Wartungsbasis Basel zu einem in vielen Spezialbereichen qualitativ hochwertigen Betrieb. Ebenso wird uns die zusätzliche Ausweitung unserer Tätigkeiten wie auch die Beschaffung der dafür notwendigen Mittel beschäftigen. Wir planen denn auch aus Gründen, auf die wir noch zurückkommen, für 1985 eine Erhöhung unseres Aktienkapitals von 50 auf 80 Mio. Franken.

Eingliederung des Cityliner

Bei der Einführung eines neuen Verkehrsflugzeuges muss mit Kinderkrankheiten gerechnet werden. Sie sind sozusagen der Preis, den die Erstkunden zu entrichten haben, der Ausgleich für die ihnen gewährten zahlreichen finanziellen Vorteile. Gemeinsam mit Saab-Fairchild und dem Triebwerkhersteller General Electric werden alle Anstrengungen unternommen, um den Cityliner von den letzten dieser Kinderkrankheiten zu kurieren, die im übrigen den sicheren Betrieb des Flugzeuges in keiner Weise beeinträchtigen.

Ein weiteres wichtiges Ziel bildet die Erhöhung der Triebwerkleistung von heute 1630 PS auf 1735 PS, verbunden mit einem neuen Propeller, der die zusätzliche Leistung aufnehmen kann. Die dafür erforderlichen Prüfflüge werden zurzeit vorgenommen, und der Her-

steller hat uns versichert, dass die notwendigen Zertifizierungen im zweiten Quartal dieses Jahres erteilt werden. Die höhere Triebwerkleistung erlaubt eine gleichzeitige Erhöhung des maximalen Abfluggewichtes.

Was die Kinderkrankheiten anbetrifft, so sei noch erwähnt, dass die Enteisungsanlagen am Flugzeug anfänglich zuviel Triebwerkleistung verzehrten. Eine Verbesserung konnte schon Ende 1984 herbeigeführt werden, und die endgültige Lösung dieses Problems ist uns auf das zweite Quartal 1985 in Aussicht gestellt worden.



10 Cityliner am Jahresende

Nach den ursprünglichen Plänen war die Einführung der Cityliner gleichmässig auf die Jahre 1984 und 1985 vorgesehen. Wegen der Verzögerung fällt nun die Hauptlast – und damit auch die Kapazitätserhöhung im Sitzplatzangebot – auf das Jahr 1985. Mit Saab-Fairchild wurden für die restlichen sieben der zehn bestellten Cityliner folgende Ablieferungsdaten vereinbart:

Cityliner Nr. 4	März 1985
Cityliner Nr. 5	März 1985
Cityliner Nr. 6	Mai 1985
Cityliner Nr. 7, 8 und 9	Sept. 1985
Cityliner Nr. 10	Nov. 1985

Ende Jahr wird sich die Crossair-Flotte aus zehn Cityliner und fünf bis sechs Metroliner III zusammensetzen. Damit ist auch schon gesagt, dass wir uns entschlossen haben, einstweilen nur drei bis vier der neun Metroliner III zu verkaufen. Auf die Gründe, die uns dazu veranlassen haben, kommen wir noch zurück.

Wartungsbasis mit Spezialitäten

Die Fachgebiete, auf die sich unsere Wartungsbasis in Basel spezialisiert, haben wir im Rückblick auf das Jahr 1984 aufgezählt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt erteilte

unserer Wartungsbasis, nachdem diese die Betriebsprüfung bestanden hatte, die Ausweise für Luftfahrzeug-Unterhaltsbetriebe der Kategorien I und II. Wesentlich für uns ist die Kategorie I, die gemäss Gesetz «Überholungs-, Änderungs- und Reparaturarbeiten an Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugbauteilen oder Luftfahrzeuggeräten» umfasst, d.h. praktisch alle Wartungs- und Überholungsarbeiten an Flugzeugen. Als einziger Unterhaltsbetrieb in Europa ist unser Technischer Dienst berechtigt, Grundüberholungen an den von Garrett Air Research hergestellten Triebwerken der Metroliner vorzunehmen. Unser vorrangiges Ziel ist es, die Spezialisierung noch weiterzutreiben und zu vervollkommen, dass unsere Leistungen auch Dritten verkauft werden können.

Wenn wir von künftigen Kunden sprechen, denken wir nicht in erster Linie an die General Aviation, die

«Allgemeine Luftfahrt», sondern an Flugzeuge, Flugzeugbauteile und Triebwerke, die wir in unserem Crossair-«Sortiment» führen. Erste Erfolge unserer Bemühungen haben sich schon eingestellt: Die bundesdeutsche Delta Air vertraute uns im Rahmen der bereits bestehenden Zusammenarbeit ihre Metroliner zur Wartung an und schloss zu diesem Zweck mit uns einen langfristigen Wartungsvertrag ab. 1985 erwarten wir von unserem Technischen Dienst erstmals Erträge in einer noch bescheidenen Gröszenordnung. Im Budget haben wir Einnahmen im Betrag von 2 Mio. Franken vorgesehen.

Unsere Verkehrs-erwartungen

Das Jahr 1985 wird uns ohne Berücksichtigung der zugemieteten Flugzeuge in absoluten Zahlen die grösste Erhöhung der Zahl der angebotenen Sitzplätze im Streckenverkehr bringen. Damit steigt die Sitzplatz-

kapazität unserer Flotte im Verlauf des Jahres um 160 bis 180 Passagierplätze.

Gleichzeitig rechnen wir mit einer Erhöhung der Passagierzahlen um 30 Prozent. Angesichts der markanten Zunahme der Zahl der angebotenen Sitzplätze im Streckenverkehr streben wir eine durchschnittliche Sitzplatzbelegung von 49 Prozent an.

Noch Ende 1984 hat die Crossair Konzessionsgesuche für die Strecken Basel-Lugano und Basel-Nizza eingereicht. Mit einer Verbindung nach Lugano würde einem schon vor längerer Zeit geäusserten

Wunsch der Region Basel entsprechen. An sich würden wir einer Flugverbindung nach Mailand-Linate den Vorzug geben. Diese scheiterte aber bisher an der ablehnenden Haltung der für die Erteilung von Verkehrsrechten zuständigen italienischen Behörden.

Der Crossair wäre die Bewilligung für die Linie Basel-Lugano aus folgendem Grund besonders willkommen: Mit dem Standort Basel des Technischen Dienstes der Crossair einerseits und dem flugbetrieblichen Schwerpunkt Lugano andererseits sind Leerflüge aus technischen Gründen zwischen Lugano



und Basel unvermeidlich. Die Zahl dieser sogenannten Positionierungs-Leerflüge, die nichts einbringen, sondern nur Ausgaben verursachen, stieg 1984 auf 599 an, was einer Zunahme von mehr als 400 Prozent gegenüber 1983 entspricht.

Nachdem im Jahr 1985 die Cityliner-Flotte der Crossair den vorgesehenen Bestand erreichen wird, bemühen wir uns, die zusätzlichen Kapazitäten in vermehrtem Mass auch im Charterverkehr anzubieten. Ein Flugzeug von der Grösse des Cityliner entspricht einem speziellen Bedürfnis von Reiseveranstaltern.

1985 tritt die Crossair in eine neue Form der Zusammenarbeit mit den SBB ein: Die beiden Unternehmen haben vereinbart, kombinierte und äusserst attraktive Billette für Flug- und Bahnreisen anzubieten. Eine erfreuliche Entwicklung in Anbetracht der heutigen Herausforderung des gesamten öffentlichen Verkehrs, um gemeinsam der Entwicklung des Individualverkehrs entgegen zu wirken.

Budget

Bei einer ähnlichen Verkehrsentwicklung wie im Jahre 1984 rechnen wir trotz der starken Zunahme des Sitzplatzangebotes für 1985 mit einem Cash-flow von rund 14,5 Mio. Franken (30% mehr als im Vorjahr) und einem Reingewinn von 3,2 Mio. Franken (+ 38%).

Anfänglich bildeten die direkten Erträge aus dem Flugbetrieb fast hundert Prozent unsere Ertragsquelle. Wie wir schon in Zusammenhang mit unserer Wartungsbasis angedeutet haben, streben wir eine massvolle Diversifikation an. So rechnen wir für die Zukunft nicht nur mit zunehmenden Erträgen aus dem Bereich Wartung, sondern auch mit solchen aus dem Verkauf von Zollfreiartikeln und anderen Leistungen.

Als Zeichen des Dankes für das Vertrauen unserer Aktionäre, aber auch um die Attraktivität unserer Namenaktien zusätzlich zu steigern, wird der Verwaltungsrat vorschlagen, den Wert unserer Flugbons von Fr. 7.50 (= 3% des Nominalwerts von 250 Franken) auf Fr. 10.- (4%) zu erhöhen.

Investitionen

Auch das Jahr 1985 wird ansehnliche Investitionen verlangen. Gründe dafür sind die Ablieferung von sieben Cityliner, der Verbleib von fünf bis sechs der neun Metroliner in unserer Flotte und der weitere Ausbau unseres Wartungsbetriebes. Von unserer ursprünglichen Absicht, alle Metroliner zu verkaufen, nahmen wir Abstand, weil wir im Flugbetrieb Aufgaben erfüllen müssen, die in der einstigen Planung nicht vorgesehen waren, wie die Linien von Basel nach Paris und Düsseldorf.

Von unseren grösseren Investitionen entfallen rund 58 Mio. Franken auf die Restzahlung der im Jahre 1985 zur Ablieferung gelangenden 7 Cityliner, sowie rund 8 Mio. Franken für weitere Ersatzteile (inklusive Reserve-Triebwerke) und Betriebseinrichtungen unseres Wartungsbetriebes in Basel.

Die Finanzierung dieser Investitionen wird erfolgen durch:

- Selbst erarbeitete Mittel
- Flüssige Mittel aus dem Verkauf überzähliger Metroliner-Flugzeuge

- Zusätzliche Mittel aus der Kapitalerhöhung 1985
- Volle Beanspruchung des mit einem Konsortium von 13 Banken fest vereinbarten Kredites von 54 Mio. Franken.

Der Einfluss des Dollars

Der heutige Höhenflug des Dollars hat für die meisten europäischen Gesellschaften, ganz speziell jedoch für die Regionalfluggesellschaften, einen eher nachteiligen Einfluss auf das Gesamtergebnis, und zwar aus folgenden Gründen.

Die Crossair hat zwar verschiedene Dollar-Erträge, welche ihr über das Clearing House der IATA aus Genf zufließen, diese werden aber durch die Fare Construction Unit (FCU) der IATA dem Dollar-Kurs laufend angepasst. Da die Crossair selbst durch keine direkten Verkäufe am Dollar-Markt profitiert, hat sie von einem hohen Dollar-Kurs keine Ertragsvorteile.

Ganz anders ist dies bei den Kosten, wo wichtige Dollar-abhängige Kostenfaktoren eine Rolle spielen. Dies betrifft in erster Linie den Investitionsbereich für die Neuschaffung von Flugzeugen, den

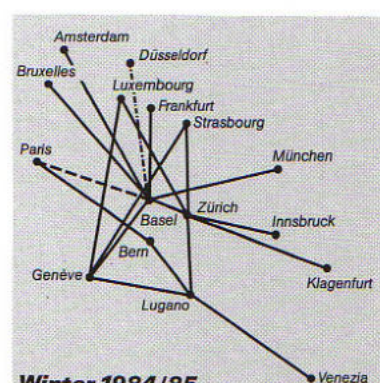
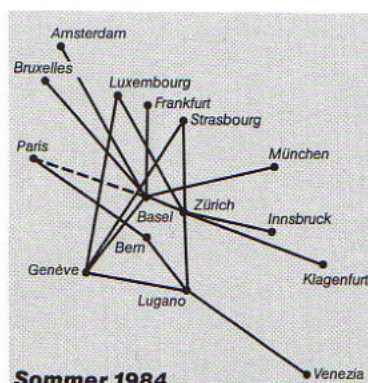
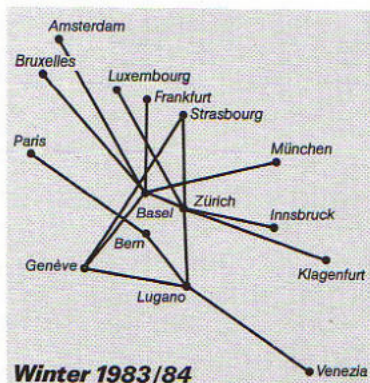
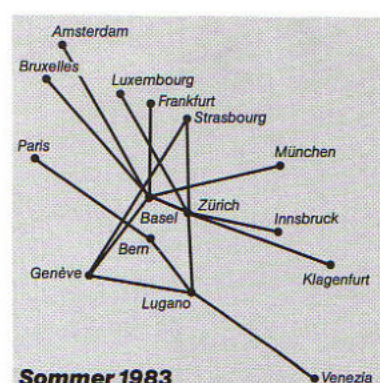
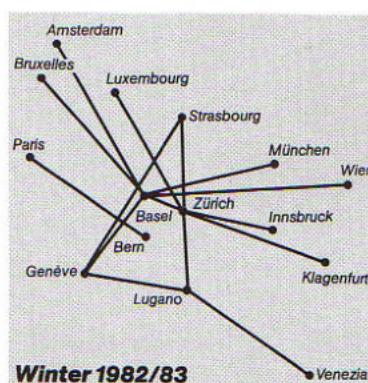
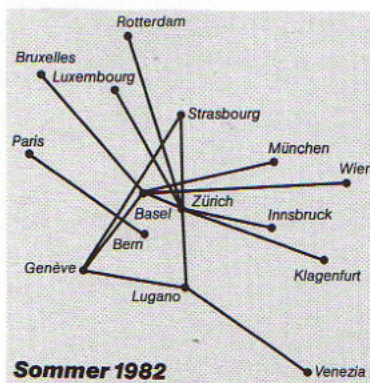
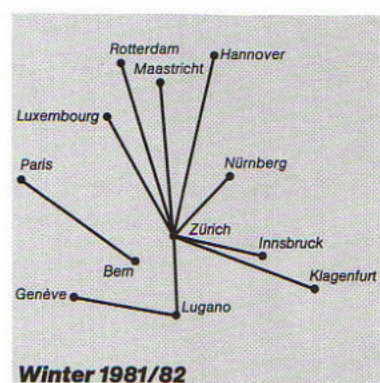
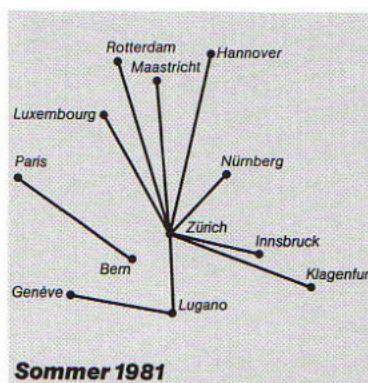
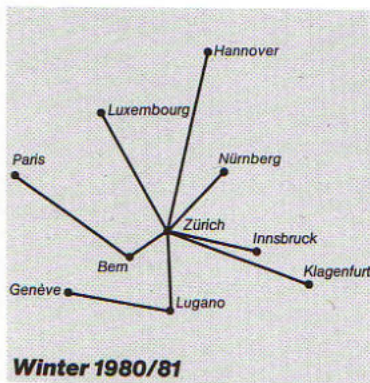
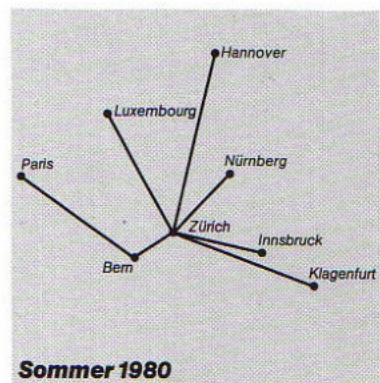
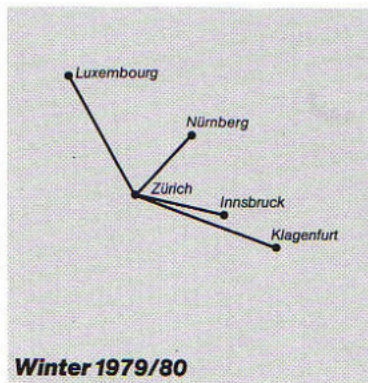
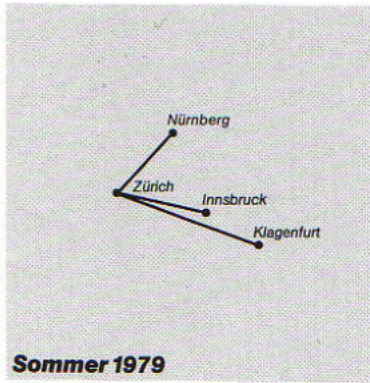
grössten Teil der Ersatzteilkosten, die Treibstoffkosten sowie bis zu einem bestimmten Grad auch die Eurocontrol, die sogenannten Luftstrassengebühren, welche sich durch einen hohen Dollar verteuern.

Einen Profit durch den hohen Dollar-Kurs erwarten wir andererseits beim vorgesehenen Verkauf unserer Metroliner III. Diese wurden zu einem wesentlich günstigeren Dollar-Kurs in Schweizer Franken angekauft und werden nun in jedem Falle wiederum in Dollar-Währung verkauft.

Kapitalerhöhung

Um auch in Zukunft bei steigendem Investitionsbedarf unserer Tradition entsprechend ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Eigen- und Fremdkapital zu halten, welches für eine langfristig gesicherte Kontinuität wichtig ist, werden wir dieses Jahr anlässlich der ordentlichen Generalversammlung vom 31. Mai 1985 unseren Aktionären eine Erhöhung des Aktienkapitals von 50 Mio. auf 80 Mio. Schweizer Franken vorschlagen.

Die Entwicklung unseres Streckennetzes



----- Im Auftrag der Swissair
 -.-.-.- Im Auftrag der Swissair und Lufthansa

