

Crossair Geschäftsbericht 1985



Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1985

Inhalt

Das Jahr 1985 im Überblick, Seite 5
Erfolgsrechnung, Seite 12
Bilanz, Seite 14
Kommentar zu Erfolgsrechnung und Bilanz, Seite 17
Bericht der Kontrollstelle, Seite 22
Anträge an die Generalversammlung, Seite 23
10 Jahre im Überblick, Seite 24
Ausblick auf das Jahr 1986, Seite 27
Firmenorganigramm, Seite 29



Verwaltungsrat

Dr. A.J. Wiederkehr, Zürich,
Präsident*

M. Suter, Zürich, Vize-Präsident und
Delegierter*

Dr. D. Gruenberg, Kilchberg/ZH*

F. Maurhofer, Erlenbach/ZH*

Dr. D. Cassina, Bellinzona

R. Ducret, Carouge/GE

W.J. Fleischmann, Pompton Plains,
N.Y., USA

A. Geissmann, Küsnacht/ZH

Th. Heberlein, Fällanden/ZH

P. Nyffeler, Seltisberg/BL

M. Pieper, St-Blaise/NE

Avv. A. Stefani, Giornico/TI

U. Sadis, Lugano

* Mitglieder des Verwaltungsrats-
ausschusses

Geschäftsleitung

M. Suter, Delegierter und Direktor

H. Röllin, stellv. Direktor

Kontrollstelle

KMG Fides Revision, Zürich

Das Jahr 1985 im Überblick

Auf einen Blick:

Ablieferungsverspätungen und Betriebseinschränkungen beim Saab Cityliner bereiten erneut Enttäuschungen. Trotzdem schliesst das im Vergleich zu 1984 noch schwierigere Jahr 1985 mit zufriedenstellenden Ergebnissen ab: Die Zahl der Passagiere steigt um 29% auf 370.514 Fluggäste an, und die Fracht- und Postmenge nimmt gar um 58% auf 636.135 kg zu. Die Crossair führte 1985 31.158 Flüge oder 13,6% mehr als 1984 aus. Die Sitzplatzauslastung erreichte 50 Prozent.

Erwähnenswerte Ereignisse:

Betriebsaufnahme auf zwei neuen Linien: Lugano-Nizza und Lugano-Basel. Spatenstich für das eigene Borddienst-Gebäude auf dem Flughafen Basel-Mulhouse. Abschluss einer zwischenstaatlichen Vereinbarung mit Italien, die endlich die An- und Abflugverhältnisse auf dem Flugplatz Lugano-Agno klar und eindeutig regelt. Ausbau unserer Verkaufs- und Kundendienstorganisation mit eigenem Schalter im Europa-Terminal des Flughafens Zürich und in Basel-Mulhouse; im Genfer Flughafen nimmt ein Crossair-Repräsentant die Arbeit auf; Feier zum 10jährigen Bestehen unserer Gesellschaft. Grössere Modifikationen an unseren neuen Saab Cityliner. Engere *Zusammenarbeit mit den SBB*: Einführung kombinierter Billette «Zug und Flug» auf den Strecken von und nach Lugano. Die SBB werden Aktionär der Crossair, wie auch, zusätzlich zu den Kantonen Bern, Basel-Land und Tessin, die Kantone Genf, Jura, Zürich und Aargau. Die *Aufstockung des Aktienkapitals* von 50 auf 80 Mio. Franken deckt erneut die Beliebtheit der Crossair-Papiere auf, ebenso die Ende 1985 begebene *Optionsanleihe* über 15 Mio. Franken.

Das Klima

1984 war das härteste Jahr in der zehnjährigen Geschichte der Crossair. Es wurde jedoch vom Jahr 1985 noch übertroffen. Zu den Schwierigkeiten die wir damals überwunden glaubten, kamen neue hinzu.

Ein Teil der Schwierigkeiten war im Wachstum des Unternehmens begründet. Man könnte sie mit Entwicklungsstörungen vergleichen, von denen kein Heranwachsender verschont bleibt. Nichts verdeutlicht das Ausmass dieses Wachstums anschaulicher als die um 40 Prozent angewachsene «Familie» unserer Mitarbeiter. Aber auch die Verkehrsergebnisse und der Umsatz liefern deutliche Hinweise darauf.

Stockender als erwartet gestaltete sich die Ablieferung der Saab Cityliner. Wir beschränken uns hier auf die Feststellung, dass uns diese Verzögerungen wiederum zwingen, von anderen Gesellschaften – je nach der Auswahl mehr oder weniger geeignete – Flugzeuge zu mieten. Diese Lückenbüsser sind mit einer Reihe von Nachteilen behaftet: Aus zeitlichen Gründen können solche Änderungen nicht mehr im gedruckten Flugplan berücksichtigt werden. Die Passagiere zeigten sich häufig enttäuscht, wenn sie mit einem anderen Flugzeug als dem angekündigten Saab Cityliner vorlieb nehmen müssen.

Für negative Schlagzeilen sorgte kurz vor Weihnachten die von der amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA verfügte Stilllegung der Saab Cityliner-Flotte. Nicht zuletzt dank der Unterstützung des schweizerischen Bundesamtes für Zivilluftfahrt

(BAZL) konnte der Schaden für uns, auch in zeitlicher Hinsicht, verhältnismässig klein gehalten werden.

Kräftiges Verkehrswachstum

Im Geschäftsjahr 1985 verlangsamte sich, wie erwartet, das prozentuale Wachstum des Passagieraufkommens. Mit fast 30 Prozent (1984: 35,1%) fiel es immer noch recht ansehnlich aus. In gesamtthaft 31.158 Flügen brachte die Crossair 1985 370.514 Passagiere an ihr Ziel. Ungebremst heftig verlief das Anschwellen der Fracht- und Postmenge. 1985 beförderte die Crossair 636.135 kg Fracht und Post oder 57,9% mehr als im Vorjahr (Zunahme von 1983 auf 1984: 58,2%). Dies lässt die zunehmende Bedeutung des Fracht- und speziell des Postverkehrs als zusätzliches «Ertragsbein» erkennen.

Die Passagiersitzauslastung erreichte trotz einem rund 30%igen Mehrangebot wiederum 50 Prozent. Dabei ist selbstverständlich zu berücksichtigen, dass wir wegen der bereits erwähnten Ablieferungsverspätungen der Saab Cityliner häufig nicht das von uns vorgesehene und in seiner Grösse optimale Fluggerät einsetzen konnten.

Allgemein ist zu den Verkehrsergebnissen zu bemerken, dass die Zuwachsraten nicht Jahr für Jahr prozentual ähnlich steil wie bisher in die Höhe klettern können. Der Phase der Expansion folgt nun eine ruhigere der Konsolidierung. Der Verlauf der prozentualen Kurven unserer Verkehrsergebnisse wird sich in Zukunft zwangsläufig verflachen.

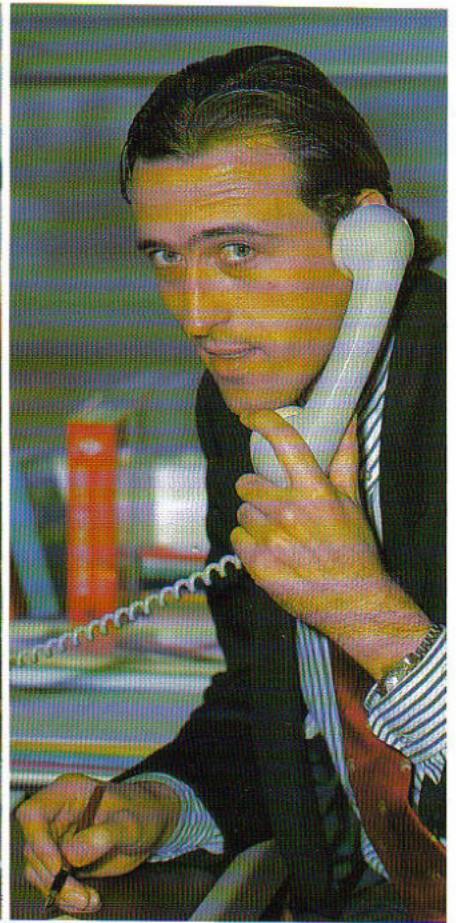
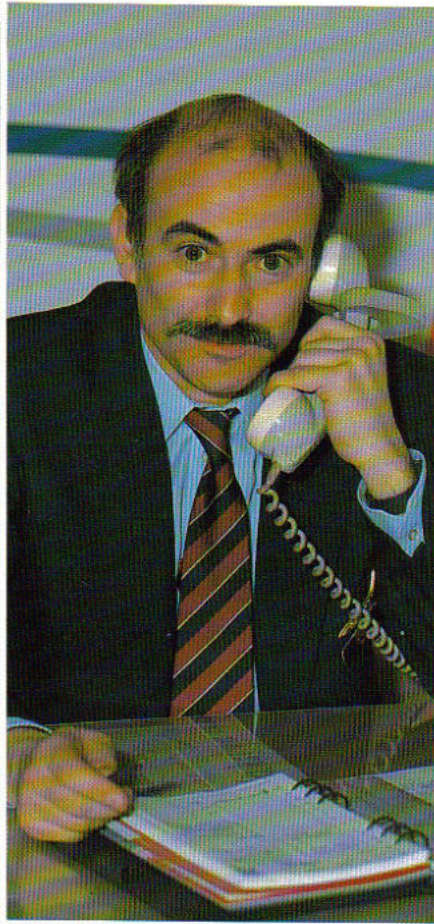
Von Ablieferungsverspätungen...

Über die in der Abwicklung des Saab Cityliner-Programms aufgetretenen Verzögerungen und Schwierigkeiten haben wir unsere Aktionäre und die Öffentlichkeit wiederholt ins Bild gesetzt. Wir möchten vorwegnehmen, dass sich am guten Eindruck, den unsere Passagiere und wir selber vom Saab Cityliner gewonnen haben, nichts geändert hat. Der Saab Cityliner ist allgemein bei den Passagieren, bei unseren Besatzungen und auch bei den technischen Mitarbeitern, denen die Wartung des Flugzeuges anvertraut ist, beliebt. Seine technische Zuverlässigkeit und seine Regelmässigkeit waren, abgesehen von einzelnen Vorfällen, gut.

Zu den Verspätungen in der Ablieferung: Ursprünglich war die Ablieferung aller zehn von der Crossair bestellten Saab Cityliner für die Jahre 1984 und 1985 vorgesehen. In der Folge mussten die Ablieferungspläne mehr als 20 mal geändert werden. Als Erstkunde dieses Flugzeuges hatte die Crossair unter dieser Entwicklung in besonderem Masse zu leiden. Ein Beispiel dafür: Laut dem Mitte August 1985 aktuellen Ablieferungsplan des Herstellerwerks sollte die Crossair im September drei Saab Cityliner übernehmen können. Erst zum eben genannten Zeitpunkt traf die Mitteilung ein, dass im September überhaupt kein Saab Cityliner zur Ablieferung bereit sei. Bis Ende 1985 traf der achte Saab Cityliner in der Schweiz ein.

Diese Verzögerungen stellten die Crossair jeweils vor operationell schwierige Probleme, die wir nur durch das Einmieten verschiedener fremder Flugzeuge lösen konnten. Erwähnenswert ist dabei die Unterstützung, die uns die Swissair, Balair und CTA liehen.

...bis zur kurzen Stilllegung



Nett empfangen ist halb verkauft. Und sie verkaufen die Crossair im wortwörtlichen Sinne gut, unsere Mitarbeiter.

Als man die Schwierigkeiten mit dem Saab Cityliner allgemein unter Kontrolle wählte, kam es kurz vor Weihnachten doch noch zu einem Eklat: Bei der amerikanischen Regionalluftverkehrsgesellschaft Comair war im Zeitraum von November bis anfangs Dezember fünfmal ein Triebwerk im Fluge «erloschen»; das heisst, die automatische Zündung des Flugpetrol-/Luftgemisches hatte ausgesetzt. (Im Normalflug bedarf es, ausgenommen beim Startvorgang, nicht wie bei den Verbrennungsmotoren der Autos jedesmal eines Funkens der Zündkerze, um das Gemisch zu zünden). Diese Zwischenfälle waren ausnahmslos in einem bestimmten Temperatur- und Höhenbereich unter Vereisung aufgetreten. Das von der Störung betroffene Triebwerk liess sich im Flug jeweils wieder mühelos starten.

Die Saab Cityliner der Crossair hatten zum Zeitpunkt dieser Ereignisse mehr als 12.000 Flugbetriebsstunden, zum Teil auch unter schweren Vereisungsbedingungen, hinter sich gebracht, ohne dass unter vergleichbaren Vereisungsbedingungen ein Triebwerk ausgelöscht war. Auch die schwedische Swedair, deren Saab Cityliner zu diesem Zeitpunkt einige tausend Flugstunden im Einsatz waren und die zum Teil unter schweren Vereisungsbedingungen operieren mussten, hatte ebenfalls keine vergleichbaren Vorfälle. Trotzdem wurden schliesslich auch die Flugzeuge der Crossair vom Verdikt der amerikanischen Federal Aviation Administration (FAA), die nach den Vorkommnissen bei der Comair eine Stilllegung verfügt hatte, ereilt. Diese Massnahme war schon deshalb ein Schlag ins Wasser, weil die Crossair ungesäumt bereits entsprechende Änderungen an allen ihren Saab Cityliner vorgenommen hatte. Mit dem Einbau einer fortwährenden Zündung (continous ignition) wurde gewährleistet, dass ein Triebwerk auch unter Vereisungsbedingungen nicht mehr «auslöschen» kann.

Nachdem auch die schwedische Luftfahrt- und Zulassungsbehörde BCA die Anordnung der FAA übernommen hatte, blieb dem schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) keine andere Möglichkeit, als eine entsprechende Verfügung auch für die Crossair Saab Cityliner zu erlassen. Dank dem weisen Entsch eid des BAZL, das nicht ungeprüft amerikanische Anordnungen übernahm, blieb die Stilllegung der Crossair Saab Cityliner auf den kurzen Zeitraum von knapp zwei Tagen – am Wochenende des 14. und 15. Dezember – beschränkt.

Der lobenswerte Einsatz unserer Einsatzleitstelle machte es möglich, über Nacht wiederum kurzfristig so viele Fremdflugzeuge einzumieten, dass die gesamte Operation all unserer Flüge ohne nennenswerte Flugplanstörungen durchgeführt werden konnte.

Eine Umfrage unter den Passagieren im Herbst 1985 bestätigte unsere Hoffnung, dass der Saab Cityliner mit dem Service, den unsere in eigener Regie ausgebildeten Hostessen bieten, zum Lieblingsflugzeug unserer Fluggäste avanciert ist. Die Crossair hat auch Grund, mit der *technisch-operationellen Einsatzzuverlässigkeit* ihrer Saab Cityliner zufrieden zu sein. Trotz den erwähnten Hindernissen erreichte diese 1985 den Wert von 96,6%, und der Trend 1986 ist steigend.

Nach langwierigen Verhandlungen hat sich der amerikani-

sche Partner im Programm des Saab Cityliner, die Fairchild Industries, zurückgezogen. Als Lieferant gewisser Teile bleibt Fairchild noch bis Anfang 1987 am Programm beteiligt. Die Tatsache, dass die schwedische Saab-Scania nun das Heft allein in die Hand genommen hat, ist nach der Auffassung der Crossair ein Gewinn. Auf diese Weise ist die Verantwortlichkeit eindeutig und klar geregelt, was dem ganzen Projekt zugute kommt. Dass die Ablieferungsverspätungen und die in der Einführungszeit aufgetretenen Schwierigkeiten dem Ansehen der Saab Cityliner in Fachkreisen in keiner Weise geschadet haben, lässt sich auch daraus ableiten, dass der Hersteller in der Zwischenzeit weitere bedeutende Bestellungen – auch von amerikanischen Gesellschaften – entgegennehmen konnte.

Ende 1985 waren 40 Saab Cityliner bei sieben Fluggesellschaften auf drei Kontinenten in Betrieb; weitere rund 40 Flugzeuge sind fest bestellt.

Grössere Modifikationen an unseren Saab Cityliner

Unser Wartungsbetrieb hat die im Geschäftsbericht 1984 angekündigte Erhöhung der Triebwerksleistung der General Electric Triebwerke CT7 von 1630 auf 1735 PS und die damit notwendige Ausrüstung mit einem grösseren Propeller erfolgreich durchgeführt. Dies geschah im Rahmen grösserer Modifikationen, welche an allen bereits ausgelieferten Saab Cityliner ausgeführt werden mussten, um die einzelnen Systeme zu verbessern.

Die Flotte...

Wegen der schleppenden Ablieferung der Saab Cityliner wurden 1985 entgegen anderen Absichten nur zwei Metroliner III verkauft. Die Flotte setzte sich Ende 1985 also zusammen aus:

- 8 Saab Cityliner
- 7 Super Metroliner III

Zwei Super Metroliner III wurden der spanischen Gesellschaft Air Cargo Spain, unter deren Obhut der Regionalluftverkehr in Spanien auf- und ausgebaut werden soll, verkauft.

...und neue Strecken

Im Mai eröffnete die Crossair eine Fluglinie zwischen der schweizerischen Sonnenstube und der französischen Côte d'Azur. Täglich verbindet in jeder Richtung ein Super Metroliner III die Städte Lugano und Nizza und damit zwei wichtige Fremdenverkehrsregionen miteinander. Bis jetzt waren diese Regionen, durch die Alpen voneinander getrennt, nur auf zeitraubenden und mühsamen Umwegen zu erreichen.

Eine neue binnenschweizerische Linie konnte die Crossair am 2. Mai zwischen Lugano und Basel-Mulhouse eröffnen. Sie stellt die Verbindung zwischen zwei schweizerischen Regionalluftverkehrs-Drehscheiben her, die beide von der Crossair entwickelt worden sind. Für die Crossair erfüllt diese Strecke eine zusätzliche nützliche Funktion, schliesst sie – technisch-operationell gesehen – die Crossair-«Nabe» Lugano an unser Wartungszentrum auf dem Flughafen Basel-Mulhouse an.

«Flug-Zug»

Mit der Strecke von Lugano nach Basel-Mulhouse wurde aber zugleich auch das Angebot des in Zusammenarbeit mit den SBB entstandenen neuen Produktes «Zug-Flug» ausgeweitet:



«Gut verbunden» sind die Kunden und Passagiere jederzeit mit Crossair, sei es am Telefon, sei es im Streckennetz.

Vom 1. April 1985 an geben nämlich SBB und Crossair gemeinsam kombinierte Bahn-/Flugbillette zu attraktiven Preisen ab. Der Flugabschnitt dieses Tickets ist gültig für die Strecken von Lugano nach Genf, Bern, Zürich und Basel (oder umgekehrt). Die Nachfrage hat die Erwartungen von SBB und Crossair weit übertroffen.

Die Feststellung ist keineswegs übertrieben, dass mit dieser Zusammenarbeit ein verkehrspolitisch bedeutsamer Schritt vollzogen worden ist. Der Schulterschluss von zwei an sich verschiedenartigen Trägern des öffentlichen Verkehrs, der Bahn einerseits und des Luftverkehrs andererseits, stellt einen Markstein dar. Es ist ein Bekenntnis zum Grundsatz, dass der öffentliche Verkehr – durchaus im Sinne der Gesamtverkehrskonzeption – ein *Gesamt-system* bilden muss, in dem der eine Partner den anderen ergänzt.

Verbesserte Dienstleistungen

Auch sonst ist unsere Palette von Diensten an der Verkehrsfront und von Dienstleistungen, die in erster Linie für den Geschäftsmann gedacht sind, vielfältiger geworden. Im Europa-Terminal im Flughafen Zürich und ebenso im Terminal des Flughafens Basel-Mulhouse stehen unseren Passagieren eigene Schalter offen, und in Genf pflegt ein Crossair-Repräsentant von einem Büro im Flughafengebäude von Genf-Cointrin aus die Beziehungen zu unseren Kunden.

Crossair Trading AG

Am 26. März 1985 wurde in Basel unter diesem Namen eine 100%ige Tochtergesellschaft der Crossair mit einem Aktienkapital von Fr. 50.000 gegründet. Die Hauptaufgaben dieser Gesellschaft sind: das Duty-free-Geschäft, der Handel mit Spirituosen und Weinen, der Einkauf aller Getränke und Esswaren für das Crossair-Catering sowie die Bekleidung und Ausrüstung aller uniformierter Mitarbeiter der Crossair. Der Verwaltungsrat setzt sich wie folgt zusammen: Moritz Suter, Präsident, Hans Röllin, Vize-Präsident, Geschäftsführer ist Christoph Kull.

Kleines Jubiläum

Am 14. Februar konnte die Crossair im neuen Wartungszentrum auf dem Flughafen Basel-Mulhouse in Gegenwart von zahlreichen Vertretern von Behörden und Wirtschaft in bescheidenem Rahmen das Jubiläum des 10jährigen Bestehens feiern.

Ausbausorgen in Bern und Lugano

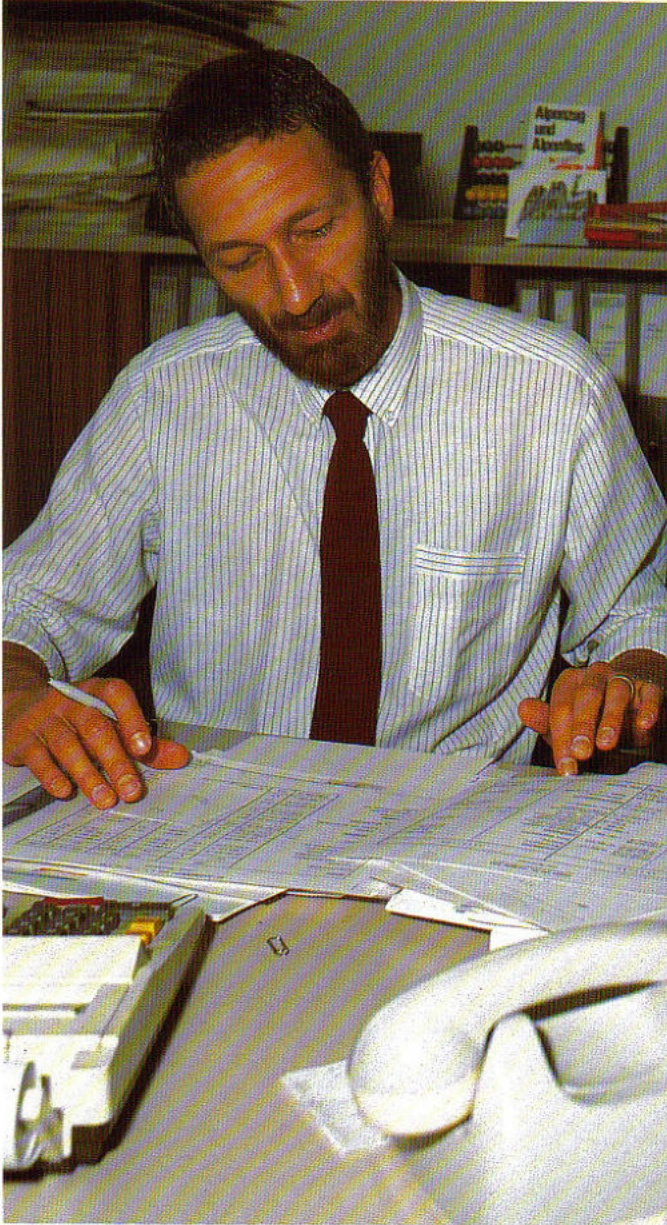
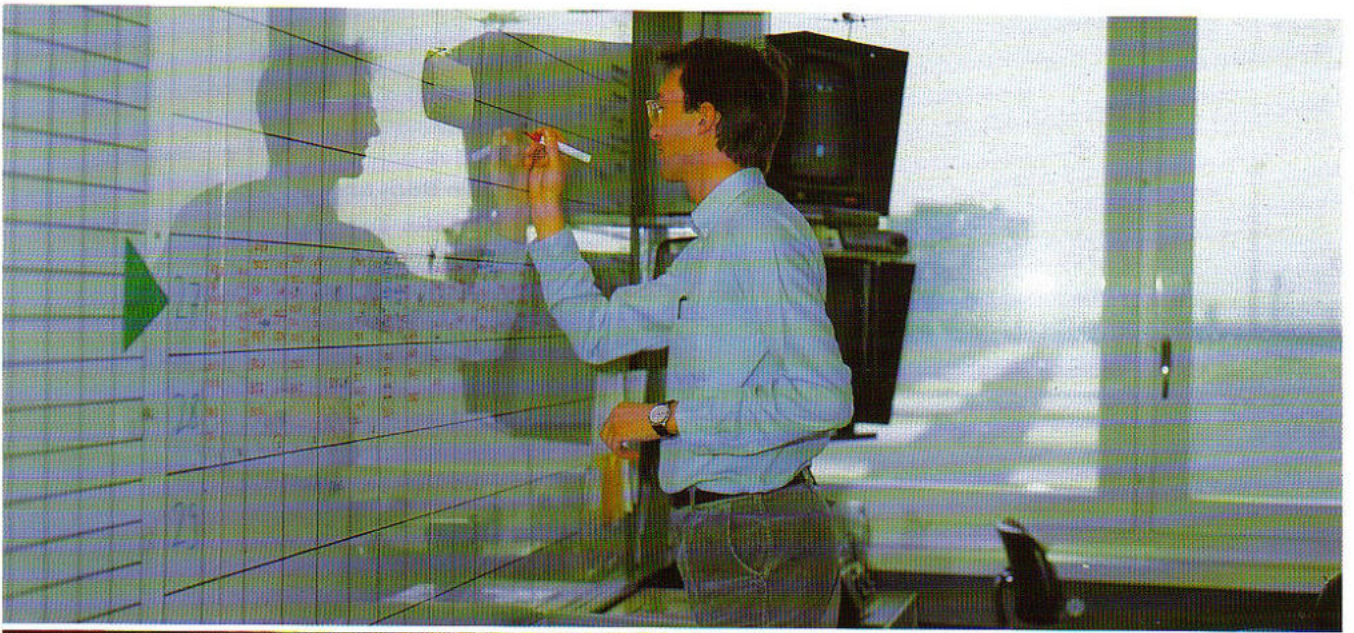
Von den Flughäfen Lugano-Agno und Bern-Belp gibt es sowohl Erfreuliches wie weniger Erfreuliches zu melden. Und beide spielen im Streckennetz der Crossair eine verhältnismässig wichtige Rolle.

Dies gilt vorab für *Lugano*, das bis zum Spätherbst 1980 überhaupt keinen Linienverkehr kannte. Seit die Crossair das Tessin an den Linienverkehr anschloss, hat sich dies in einem Ausmass, das die kühnsten Voraussagen übertrifft, geändert: 1985 landeten und starteten in Lugano-Agno 135.255 Passagiere an Bord von Crossair-Flugzeugen.

An- und Abflüge unter Instrumentenflugbedingungen führen über italienisches Gebiet und fallen deshalb in die Zuständigkeit der italienischen Flugsicherungsbehörden. Nach langwierigen Bemühungen gelang es nun, in der Form einer *zwischenstaatlichen Vereinbarung* zwischen Italien und der Schweiz eine eindeutige Regelung zu treffen und vertraglich zu verankern. Die Vereinbarung wurde am 11. November von den Behördenvertretern der beiden Länder unterzeichnet. Für den Flugplatz Lugano-Agno und den Betrieb der Crossair stellt diese Vereinbarung einen bedeutsamen Fortschritt dar. Dass sie zustande kam, haben wir nicht zuletzt den Anstrengungen des Bundesrates, zahlreicher Parlamentsmitglieder, vor allem aus dem Tessin, und verschiedener Behörden, ganz speziell dem Bundesamt für Aussenwirtschaft und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, zu verdanken.

Zu den weniger erfreulichen Seiten in Lugano gehört die Infrastruktur auf dem Flugplatz Lugano-Agno. Die Abfertigungsanlagen – Zufahrten und Parkplätze miteingeschlossen –

Verkehrsleistungen	1985	1984	Veränderung
Anzahl Etappenflüge	31'158	27'419	+13,6%
– davon Linienflüge	29'597	25'958	+14,0%
– davon Charterflüge und andere	1'561	1'461	+ 6,8%
Beförderte Etappenpassagiere	370'514	286'681	+29,2%
– davon Linienflüge	358'104	277'249	+29,2%
– davon Charterflüge und andere	12'410	9'432	+31,6%
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr	50%	50%	–
Beförderte Fracht und Post in kg	636'135	402'884	+57,9%
Total Flugstunden	26'901	22'760	+18,2%
– davon Linienflüge	24'994	21'225	+17,8%
– davon Taxiflüge, Charter und andere	1'907	1'535	+24,2%
Erfolgsrechnung in Franken			
Erträge	82'047'406	62'803'448	+30,6%
Total Kosten ohne Abschreibungen	65'662'071	51'729'359	+26,9%
Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow)	16'385'335	11'074'089	+48,0%
Abschreibungen und Wertberichtigungen	13'282'205	8'746'343	+51,9%
Reingewinn	3'103'130	2'327'746	+33,3%



Männer, die die Zukunft der Crossair planen, die Gegenwart meistern, jederzeit den Überblick bewahren und regelmässig von Zeit zu Zeit Bilanz ziehen.

mögen den Verkehr nicht mehr bewältigen. Schwierigkeiten gibt es nach wie vor bei der Pistenverlängerung. Die 1200 m lange Hartbelagpiste ist zwar um 150 Meter verlängert worden. Dies nützt jedoch einstweilen recht wenig, weil die Benützung dieser Verlängerung noch an Einsprachen scheitert. Eine recht unerspriessliche Angelegenheit, wenn man bedenkt, dass sich der Streit um diese Verlängerung von bloss 150 m über mehrere Jahre hinzieht.

Mit Zukunftssorgen ist bekanntlich auch der Flughafen Bern-Belp belastet. Einerseits hat sich der Horizont gelichtet, weil im November 1985 dem Flughafen die *Konzession bis zum Jahr 2016* erneuert worden ist. Andererseits müssen aber die finanziellen Mittel gesichert werden, die erforderlich sind, damit der Flugplatz in Zukunft seine Aufgaben besser erfüllen kann. Das bisherige Fehlen eines modernen Instrumentenlandesystems (ILS) hat die regelmässige Bedienung des Flughafens bei schlechten Wetterbedingungen im Winterhalbjahr stark beeinträchtigt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat zusammen mit der Radio Schweiz AG beschlossen, im Winter 1985/1986 das veraltete und unpräzise Mittelwellen-Funkfeuer (NDB) durch ein hochmodernes Instrumentenlandesystem (ILS) zu ersetzen, wodurch die Bedienung und die Regelmässigkeit des Flughafens Bern-Belp auch bei schlechtem Wetter wesentlich besser wird. Dadurch wird die Benützung der Linienflüge ab dem Flughafen Bern-Belp für die Passagiere auch attraktiver.

Gefragte Aktien

Die im Geschäftsjahr vorgenommene Erhöhung des Aktienkapitals von 50 auf 80 Mio. Franken zeigte, dass die Crossair-Aktien zu den gefragten Wertpapieren gehören. Auch der Anteil der öffentlichen Hand am Crossair-Kapital ist gestiegen. Als neue Aktionäre liessen sich die Kantone Genf, Jura, Zürich und Aargau sowie die SBB eintragen.

Ein Teil der Namenaktien wurde für eine *Optionsanleihe* reserviert. Diese Anleihe über 15 Mio. Franken wurde in der Zeit vom 9. bis 13. Dezember zur Zeichnung aufgelegt. Dass attraktive Bedingungen – Zinssatz 3 1/4 Prozent, Laufzeit zehn Jahre, Ausgabepreis 100 Prozent – angeboten wurden, geht daraus hervor, dass sie massiv überzeichnet wurde.

Seit dem Juni 1985 sind die Crossair-Aktien an den Hauptbörsen von Zürich, Basel und Genf kotiert.

In Zusammenhang mit der erwähnten Kapitalerhöhung wurde auch den *Mitarbeitern* erneut Gelegenheit geboten, Aktien der Crossair zu Vorzugsbedingungen zu erwerben. Dies geschah mit der Absicht, die Bindung des Mitarbeiters zur Crossair über das traditionelle Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis hinaus zu vertiefen und ihn auch finanziell am Wohlergehen unseres Unternehmens zu interessieren.

Dank den Mitarbeitern

Die im Berichtsjahr vollzogene Expansion kommt deutlich auch im Personalbestand zum Ausdruck. Dieser wuchs um 40 Prozent von 200 Ende 1984 auf 280 ein Jahr später an. Überspitzt gesagt: Von drei Mitarbeitern ist einer im Jahr 1985 zu uns gestossen! Dass auch in diesem Bereich und auf der menschlichen Ebene Wachstumprobleme zu bewältigen sind, erübrigt sich zu sagen. Von den 280 Mitarbeitern waren Ende 1985 deren 98 Piloten, und 29 betreuten als Airhostessen unsere Passagiere.

In Zusammenarbeit mit unseren Piloten konnten wir ein für sie wichtiges Anliegen im Sozialbereich erfüllen: Eine auf ihre besondere berufliche Situation zugeschnittene *Pensionskasse* soll es ihnen ermöglichen, zu akzeptablen finanziellen Bedingungen im Alter von 60 Jahren in den Ruhestand zu treten. Ins gleiche Kapitel gehört auch die Einrichtung eines *Fonds* mit der Zweckbestimmung, den allfälligen Verlust der Pilotenlizenz durch eine substantielle materielle Entschädigung abzudecken.

Wenn die Crossair den erwähnten Widerwärtigkeiten zum Trotz auch ihr elftes Geschäftsjahr mit einer positiven Bilanz abschliessen konnte, so gelang ihr dies in erster Linie dank den Mitarbeitern. Unseren Dank den Mitarbeitern auszusprechen, ist uns deshalb hier ein echtes Bedürfnis. Als Zeichen dafür hat die Gesellschaft aus dem Jahresergebnis 1985 allen Mitarbeitern Anerkennungsprämien im Gesamtbetrag von rund einer halben Million Franken ausbezahlt.

Basel, 20. Mai 1986

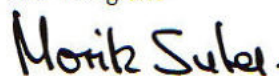
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident



Dr. Alfred J. Wiederkehr

Der Delegierte



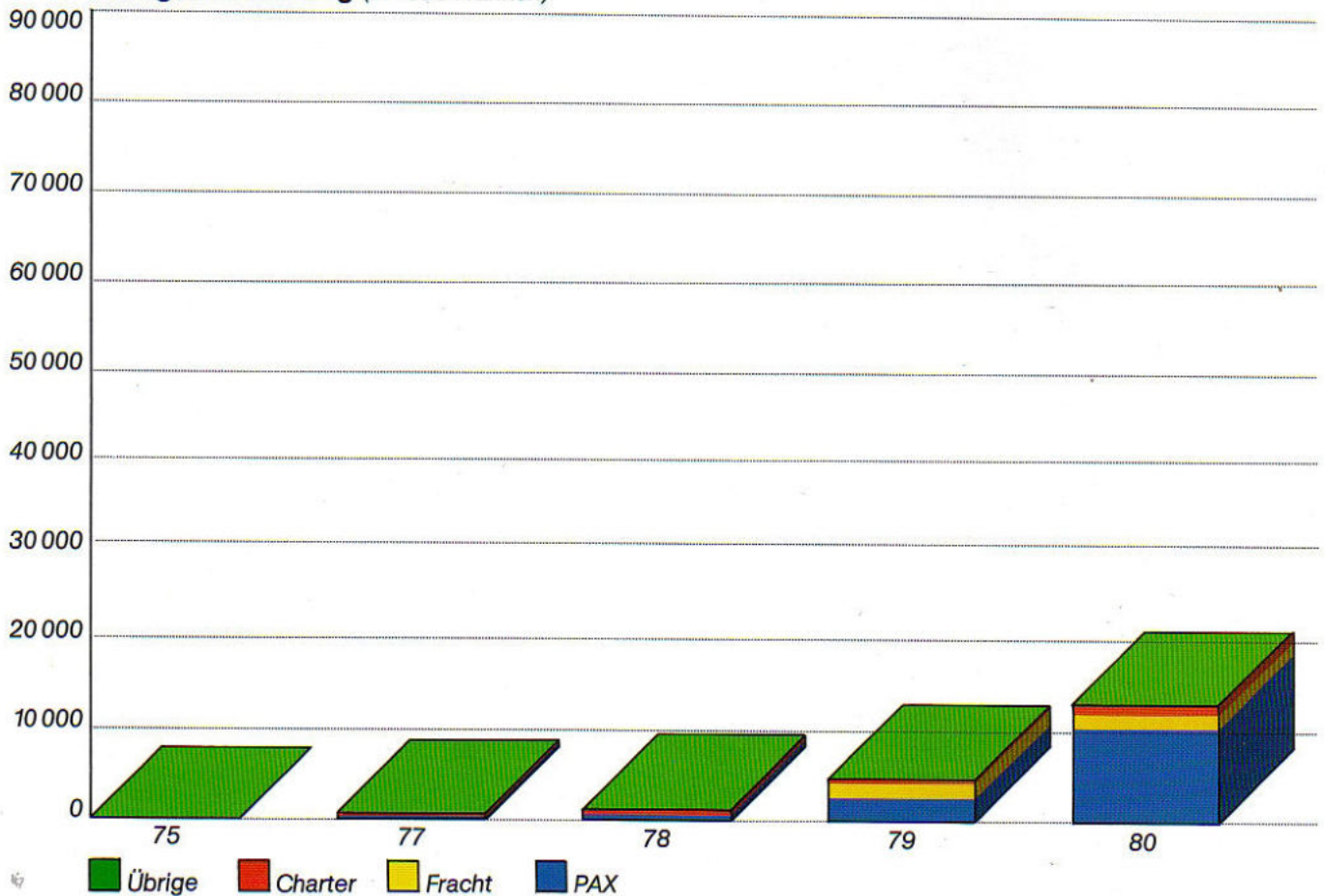
Moritz Suter

Erfolgsrechnung vom 1.1. – bis 31.12.1985

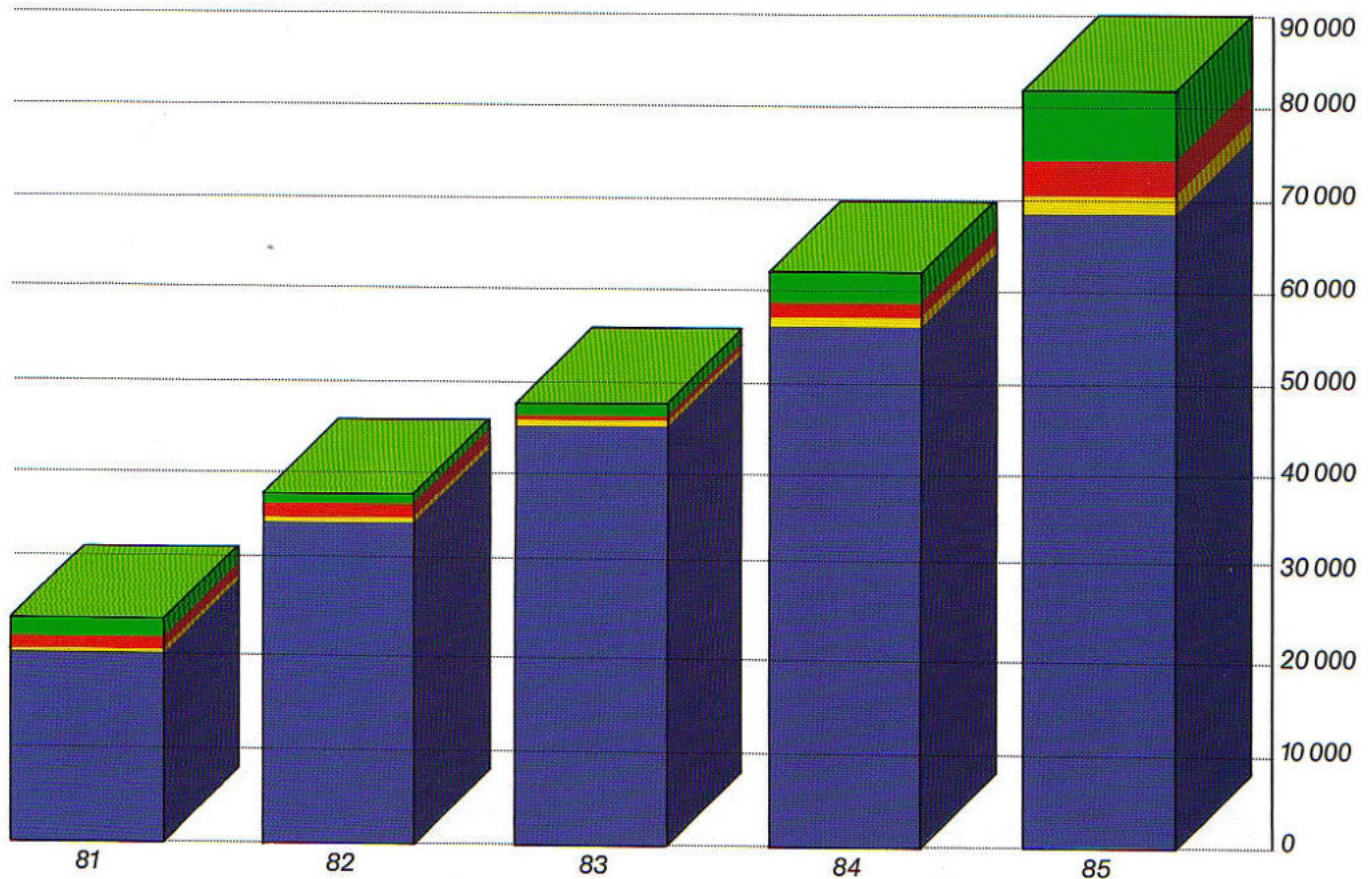
Kosten

	1985		1984
	Fr.	Fr.	Fr.
Personalkosten			
- Saläre und übrige Personalkosten	13'340'500.36		
- Sozialversicherungen	<u>1'601'499.80</u>	14'942'000.16	10'085'551.23
Treibstoffkosten		8'119'143.85	5'758'680.68
Techn. Material- und Überholungskosten		8'744'528.62	7'403'519.82
Mietkosten für Flugzeuge und Leihgebühr Triebwerke		1'978'639.32	3'821'920.16
Bodenorganisationsfremdkosten		10'405'847.33	8'137'061.72
Passagier- und Verpflegungskosten		5'853'793.31	4'078'335.16
Sach- und Haftpflichtversicherungen		1'841'140.34	951'089.10
Liegenschafts- und Energiekosten		1'395'036.48	834'706.55
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
- Finanzkosten	3'201'638.29		
- übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>3'143'133.44</u>	6'344'771.73	5'368'786.59
Fernmeldekosten		450'081.94	341'791.68
Werbe- und diverse Verkaufskosten		705'946.37	785'122.00
Provisionskosten		4'881'141.37	4'162'794.47
Total Kosten		65'662'070.82	51'729'359.16

Ertragsentwicklung (in 1000 Franken)



Erträge	1985		1984
	Fr.	Fr.	Fr.
Streckenerträge			
- Passagen	69'593'977.09		
- Fracht, Post und Übergepäck	<u>1'054'133.77</u>	70'648'110.86	57'289'311.47
Erträge aus Charterflügen		2'918'413.85	2'184'786.70
Erträge aus Fremdwartung		1'491'689.89	
Erträge aus Bordverkauf		157'255.21	
Andere Erträge		<u>6'831'936.27</u>	<u>3'329'350.13</u>
Total Erträge		82'047'406.08	62'803'448.30
Unternehmenserfolg			
Total Erträge		82'047'406.08	62'803'448.30
Total Kosten vor Abschreibung		<u>65'662'070.82</u>	<u>51'729'359.16</u>
Bruttoergebnis		16'385'335.26	11'074'089.14
Abschreibungen			
Abschreibungen und Wertberichtigungen		<u>13'282'205.07</u>	<u>8'746'343.12</u>
Reingewinn		3'103'130.19	2'327'746.02

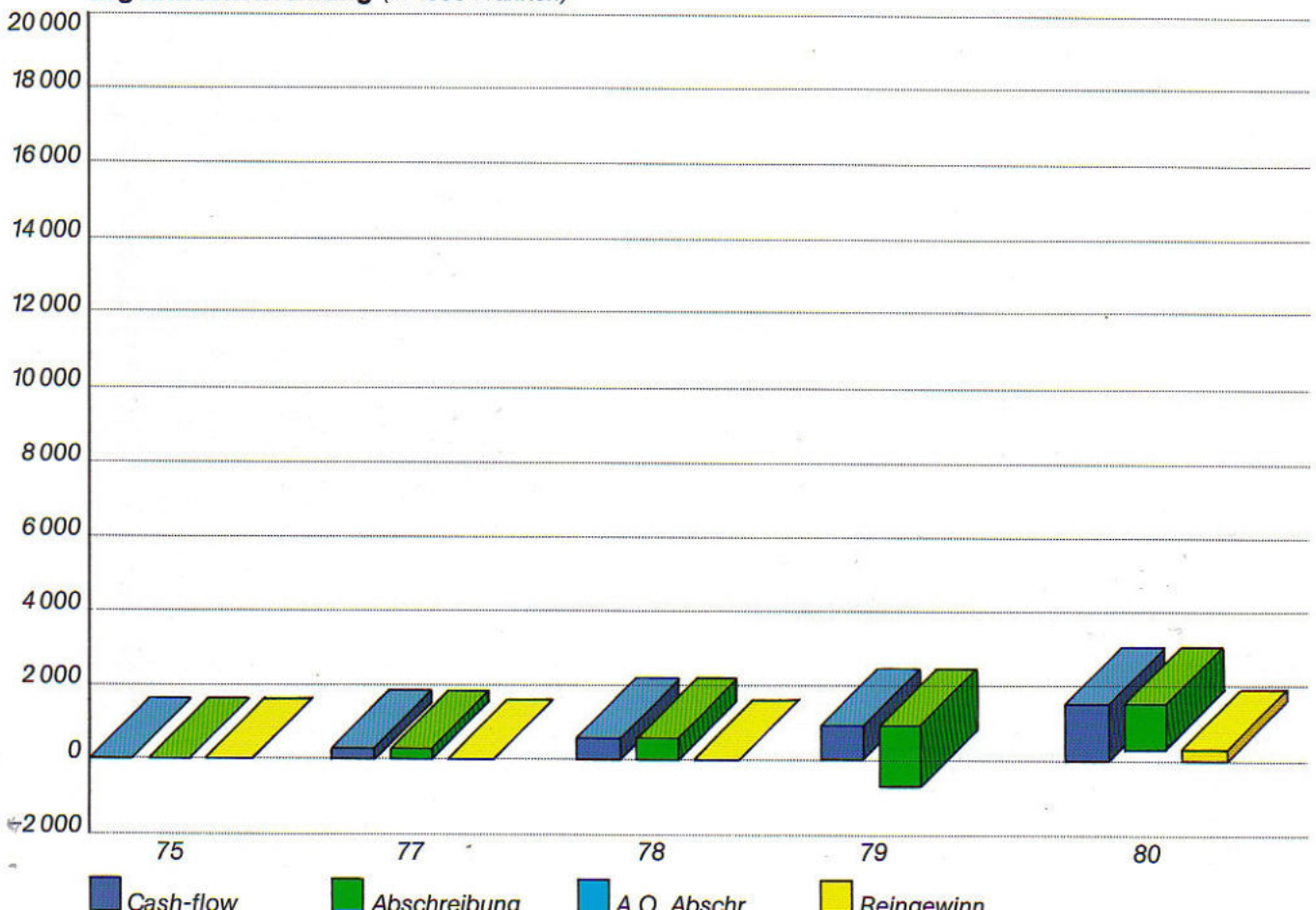


Bilanz per 31. Dezember 1985 (vor Gewinnverteilung)

Aktiven	31.12.1985		31.12.1984
Anlagevermögen	Fr.	Fr.	Fr.
Flugzeugpark			
- Flugzeuge*	105'279'585.63		
-/- kumulative Abschreibung	32'398'113.63	72'881'472.00	47'099'856.00
- Flugzeugwechselteile	16'871'186.47		
-/- kumulative Abschreibung	4'389'072.47	12'482'114.00	8'324'891.00
Mobilien und Einrichtungen			
- Anschaffungswerte	5'317'617.79		
-/- kumulative Abschreibung	3'725'631.79	1'591'986.00	2'504'954.00
Anzahlungen für Flugzeuge und Forderungen		6'703'873.79	21'492'167.32
Beteiligungen		50'000.00	
Vorrats- und Sicherstellungsaktien		4'572'000.00	
Total Anlagevermögen		98'281'445.79	79'421'868.32
Umlaufvermögen			
Materialbestände und Vorräte		4'739'482.56	3'129'766.43
Forderungen und transitorische Aktiven		11'370'545.53	18'204'353.08
Wertschriften		1.00	1.00
Flüssige Mittel	1'391'622.07		
Festgeldanlagen	21'897'000.00	23'288'622.07	9'855'114.66
Total Umlaufvermögen		39'398'651.16	31'189'235.17
Total Aktiven		137'680'096.95	110'611'103.49

* Versicherungswert der Flugzeuge 111'000'000.00 69'350'000.00

Ergebnisentwicklung (in 1000 Franken)



Passiven**31.12.1985****31.12.1984****Eigenkapital**Aktienkapital
Reserven

Fr.

Fr.

Fr.

80'000'000.00

50'000'000.00

258'000.00

138'000.00

Total Eigenkapital**80'258'000.00****50'138'000.00****Fremdkapital**

Langfristige Schulden:

- Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung

27'000'000.00

8'375'000.00

Kurzfristige Schulden:

- Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung

5'500'000.00

- Kreditoren und transitorische Passiven

19'814'740.54

Noch nicht eingelöste Transportdokumente

25'314'740.54

48'316'525.35

1'182'128.62

839'480.54

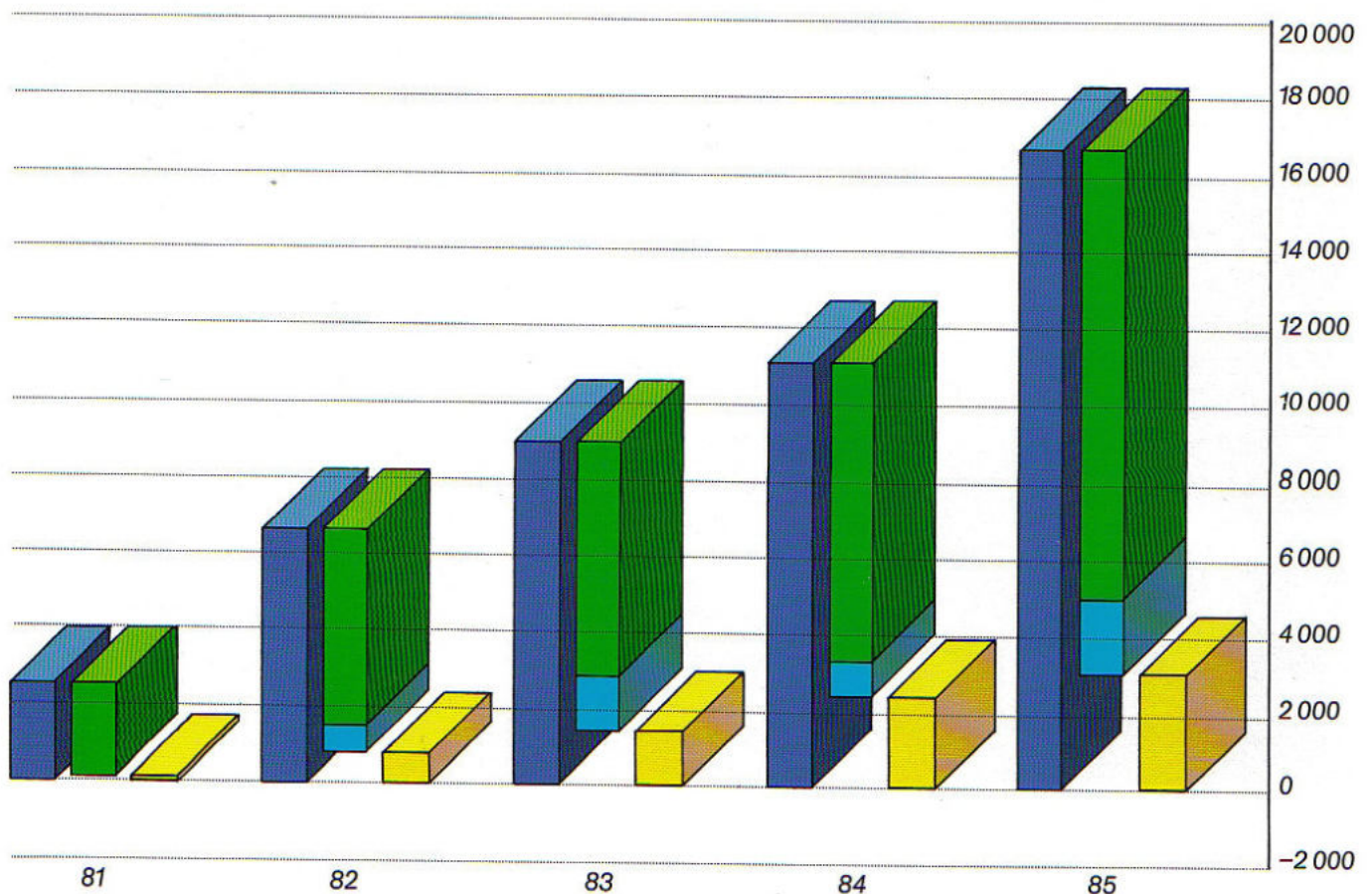
Total Fremdkapital**53'496'869.16****57'531'005.89****Unternehmenserfolg**

- Gewinnvortrag

822'097.60

- Gewinn 1985

3'103'130.19

3'925'227.79**2'942'097.60****Total Passiven****137'680'096.95****110'611'103.49**



Lauter Spezialisten sind in unserer modernen Wartungsbasis Basel am Werke; sie sorgen dafür, dass – unten im Bild – der Saab-Cityliner (und selbstverständlich auch die Metroliner III) pünktlich und zuverlässig zur Stelle sind. Mit Ihrer Arbeit gewährleisten sie die Lufttuchtigkeit unserer Flugzeuge – eine verantwortungsvolle Aufgabe.

Kommentar zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

Zum Ergebnis

Die guten Verkehrszahlen haben das Ergebnis für das Jahr 1985 massgeblich geprägt. Sowohl die Kosten (+ 27%) wie auch die Erträge (+ 31%) sind infolge der nach wie vor starken Ausweitung der Geschäftstätigkeit gegenüber dem Vorjahr entsprechend gestiegen.

Das gute Gesamtergebnis, Cash-flow 48% und Reinergebnis 33% über dem Vorjahr, haben wir auch dank den bedeutenden übrigen Erträgen erzielt.

Kosten

Die gesamten Kosten sind gegenüber dem Vorjahr um 27% gestiegen. Bei der Beurteilung der einzelnen Kostenpositionen ist zu berücksichtigen, dass der Saab Cityliner gegenüber dem Vorjahr einen bedeutend stärkeren Anteil an der Produktion aufweist, als der Metroliner III. Während die Flugstundenleistungen der Metroliner III gegenüber dem Vorjahr um 17% zurückgingen, verzeichneten die Saab Cityliner zusammen mit den eingemieteten Flugzeugen eine entsprechende Zunahme von 126%. Das grössere Abfluggewicht, die höheren Anschaffungskosten, das um 83% grössere Platzangebot und der Einsatz einer Airhostess wirken sich praktisch bei allen Kostenpositionen in einer proportional höheren Zuwachsrate gegenüber dem Vorjahr aus.

Die Steigerung um 48% der Personalkosten widerspiegelt die starke Zunahme des Personalbestandes um 40% und ist auch die Folge des überdurchschnittlich hohen Ausbildungsbedarfes, einerseits bedingt durch die Umschulung auf den Saab Cityliner und andererseits durch die Einführung der zusätzlichen Mitarbeiter.

Der verstärkte Einsatz des Saab Cityliners beeinflusste auch die Treibstoffkosten, welche um 41% zugenommen haben. Positiv wirkten sich vor allem in der 2. Jahreshälfte die sinkenden Ölpreise sowie der sich abschwächende Dollar aus. Während die Kerosenpreise für die Tankungen im Inland in Schweizer Währung angesetzt sind, wird uns der Treibstoff auf allen ausländischen Plätzen in US Dollars berechnet. Durch laufende Orientierung unserer Piloten über die Preise an den verschiedenen Destinationen und durch die entsprechend ökonomisch orientierten Tankungen ist es uns gelungen, einen möglichst optimalen Preis zu erzielen.

Die lediglich um 18% gestiegenen technischen Material- und Überholungskosten sind ein Hinweis darauf, dass sich die eigene Wartung auszuzahlen beginnt, dies umso mehr, als die Kosten des Materials für Fremdwartung ebenfalls in diesem Betrag eingeschlossen sind.

Die immer noch rund 50% des Vorjahres betragenden Mietkosten für Ersatzflugzeuge waren grossenteils bedingt durch die verspäteten Ablieferungen der Saab Cityliner und die Modifikationen. Diese Kosten betreffen aber nur die durch den Hersteller nicht rückerstatteten Mietbeträge und sind praktisch identisch mit denjenigen Kosten, welche der Crossair bei einem regulären Einsatz der Saab Cityliner ohnehin entstanden wären.

Den um 28% gestiegenen Bodenfremdkosten steht eine Zunahme der durchgeführten Etappenflüge von 14% gegenüber. Auch dies ist eine Folge des vermehrten Einsatzes der Saab City-

liner, deren höheres Abfluggewicht sich in entsprechend höheren Lande-, Abfertigungs- und Luftstrassengebühren auswirkt.

Die Passagierkosten verzeichnen eine Steigerung von 44% gegenüber einer Zunahme aller Passagiere von 29%. Während die in dieser Position enthaltenen Passagiertaxen im gleichen Verhältnis wie die Passagiere angestiegen sind, wirken sich die grössere Anzahl der mit dem Saab Cityliner beförderten Passagiere und der damit verbundene bessere Service durch 45% höhere Verpflegungskosten aus.

Sach- und Haftpflichtversicherung (+ 94%) widerspiegeln einerseits die höheren Versicherungssummen der Cityliner und andererseits die gestiegenen Prämienansätze.

Hauptursache der Steigerung der Liegenschafts- und Energiekosten um 67% ist die Auswirkung der ganzjährigen Belastung der Miete und der Mietnebenkosten unseres Hangars Basel-Mulhouse, welcher im Mai 1984 in Betrieb genommen wurde.

Im Berichtsjahr trafen 5 Saab Cityliner ein. Deren Finanzierung hatte eine Steigerung der Finanzkosten um 47% zur Folge. Durch den Zufluss weiterer Eigenmittel aus der Kapitalerhöhung 1985 und durch die Umwandlung der per 1. Januar 1985 bestehenden Dollar-Verschuldung in einen US\$/SFR - SWAP ist dieser Betrag nicht höher ausgefallen. Die übrigen Betriebs- und Verwaltungskosten konnten im Rahmen des Vorjahres gehalten werden.

Durch die gestiegenen Streckenerträge haben die Kommissionen um 17% zugenommen.

Erträge

Die gesamten Erträge stiegen gegenüber dem Vorjahr um 31%. Die Streckenerträge erhöhten sich um 23%, die entsprechende Anzahl der Linienpassagiere nahm um 29% zu.

Durch die erhöhte Anzahl verfügbarer Saab Cityliner nahmen die Erträge aus Charterflügen um 34% auf 2,92 Mio. Franken zu.

Erstmals erscheinen als Erträge zwei neue Positionen: Wartungsarbeiten an Fremdflugzeugen und der Verkauf von Ersatzteilen trugen 1,49 Mio. Franken und Verkäufe von zollfreien Waren 0,16 Mio. Franken ein.

Die übrigen Erträge von 6,8 Mio. Franken enthalten unter anderem Buchgewinne aus Verkauf von 2 Metroliner III, Zinsen aus Geldanlagen und Kursgewinne.

Abschreibungen

Von den Abschreibungen und Wertberichtigungen im Betrag von 13,28 Mio. Franken entfallen 10,16 Mio. Franken auf die Flugzeuge, 1,12 Mio. Franken auf andere Anlagen und 2 Mio. Franken auf ausserordentliche Abschreibungen.

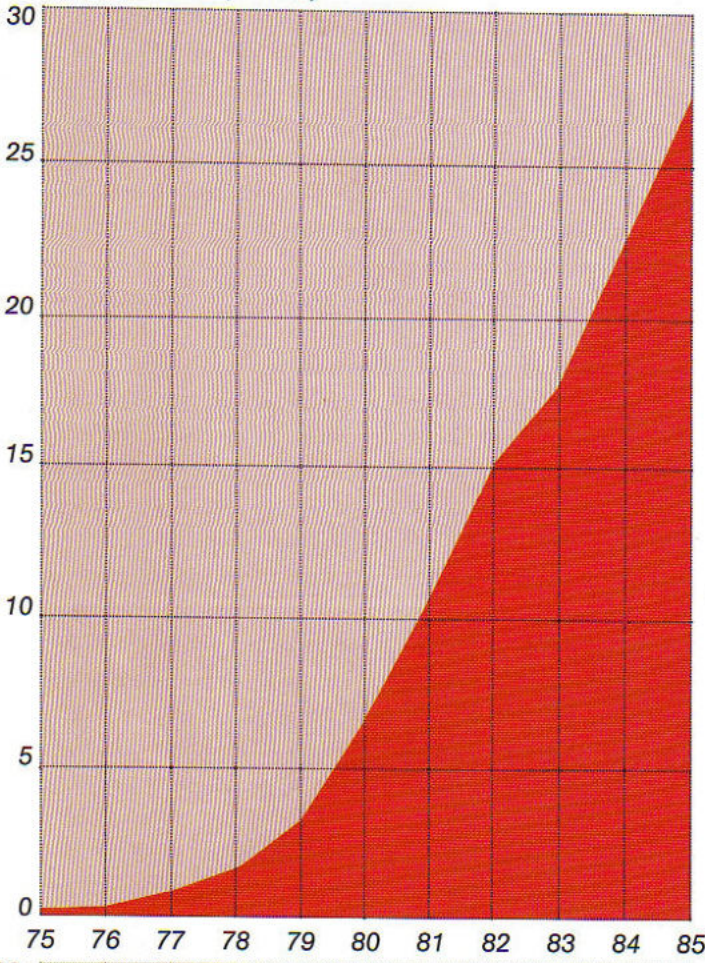
Bruttogewinn

Der Gewinn vor Abschreibungen (Cash-Flow) beträgt 16,385 Mio. Franken. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer Steigerung um 48%. Der Anteil des Bruttoergebnisses von 20% am Umsatz (Vorjahr 17,6%) kann für eine Luftfahrtgesellschaft als gut betrachtet werden.

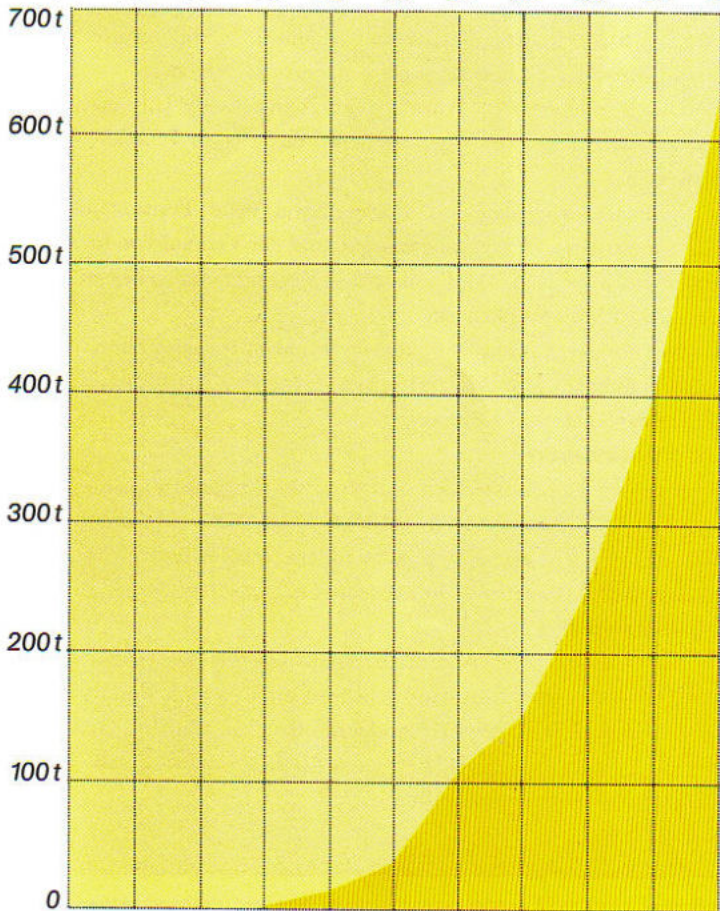
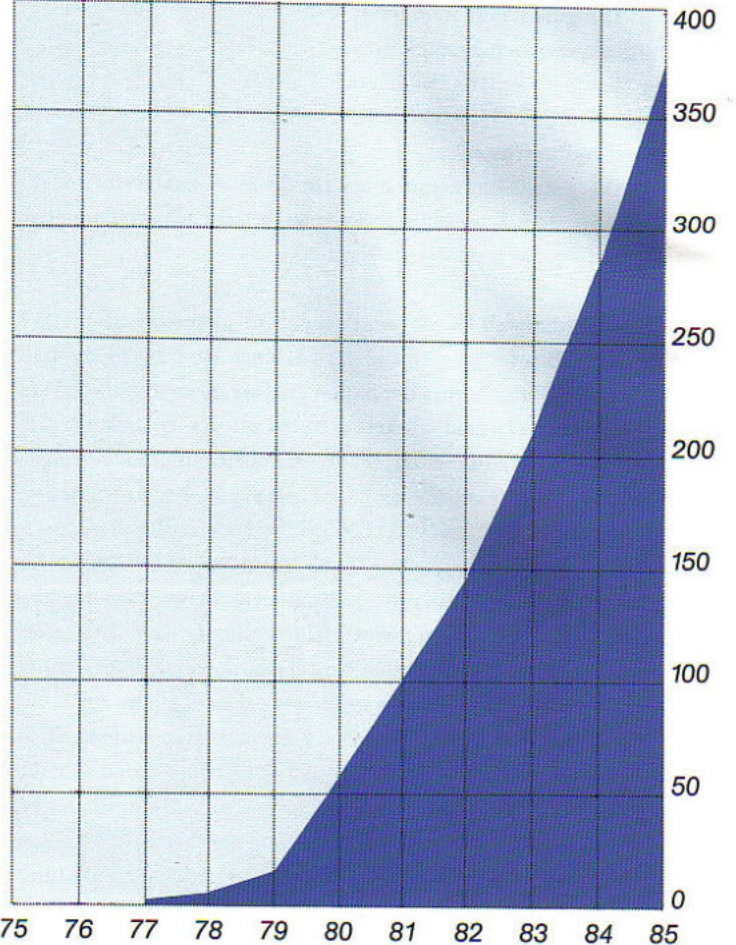
Reingewinn

Der Reingewinn konnte um 0,775 Mio. Franken oder um

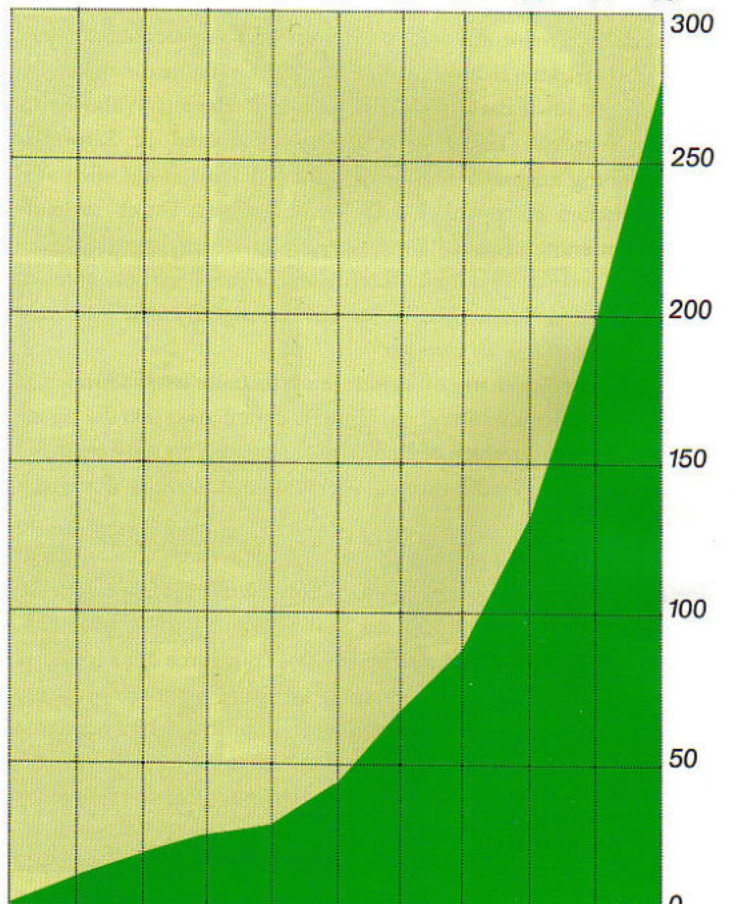
Flugstunden (in 1000)



Fluggäste (in 1000)



Fracht und Post



Mitarbeiter

33% gesteigert werden. Bezogen auf den Umsatz sind dies 3,8% gegenüber 3,7% im Vorjahr.

Aktiven

Der Anschaffungswert der Flugzeuge hat sich durch den Zugang von 5 neuen Saab Cityliner um 48 Mio. Franken erhöht. Andererseits hat sich der Anschaffungswert durch den Verkauf von 2 Metroliner III sowie durch das Ausscheiden unseres Kleinflugzeuges Cessna 310 um 9 Mio. Franken reduziert. Der Betrag von 105,3 Mio. Franken bezieht sich somit auf 8 Saab Cityliner und auf 7 Metroliner III. Der Buchwert der Flugzeuge beträgt rund 2/3 der seinerzeitigen Anschaffungswerte; das durchschnittliche Alter unserer Flotte war per Bilanzstichtag etwas über 2 Jahre.

Bei den Flugzeugwechselteilen ist als bedeutendste Veränderung der Zugang von je einem weiteren Reservetriebwerk für die beiden Flugzeugtypen zu melden. Dies erforderte Investitionen von 2,2 Mio. Franken.

Durch den Zugang der weiteren 5 Saab Cityliner reduzierte sich die Position «Anzahlungen für Flugzeuge» erheblich.

Die Forderungen und transitorischen Aktiven konnten stark reduziert werden. Dies ist einerseits auf den fast völligen Wegfall der Forderungen gegenüber Saab-Fairchild und andererseits auf den rascheren Zahlungseingang dank unserem Beitritt zum IATA-Clearing-House zurückzuführen.

Dank der Kapitalerhöhung 1985 haben unsere Geldmittel um 13,4 Mio. Franken zugenommen. Ein Teil der per Ende Jahr vorhandenen Festgelder wird für die Restfinanzierung der beiden letzten Saab Cityliner verwendet werden.

Passiven

Die durch die ordentliche Generalversammlung vom 31. Mai 1985 beschlossene Kapitalerhöhung um 30 Mio. Franken auf total 80 Mio. Franken war ein voller Erfolg. Das neue Aktienkapital setzt sich nun wie folgt zusammen:

240.000 Namenaktien à Fr. 250.- Nennwert = Fr. 60.000.000.-
40.000 Inhaberaktien à Fr. 500.- Nennwert = Fr. 20.000.000.-
Total Nominalwert per 31. Dezember 1985 Fr. 80.000.000.-

Nach der Kapitalerhöhung hat die Anzahl der Namenaktionäre auf rund 3.530 zugenommen. Diese Namenaktionäre sind fast ausschliesslich schweizerischer Nationalität, so dass die vom Gesetz verlangte 2/3 Mehrheit des schweizerischen Besitzes des Aktienkapitals gewährleistet ist.

Die Generalversammlung vom 31. Mai 1985 hat beschlossen, im Interesse der Gesellschaft, 40.000 Namenaktien zu reservie-

ren, für Grossaktionäre, für Mitarbeiter und für eine Optionsanleihe. In der Zwischenzeit konnten 25.000 Namenaktien bei verschiedenen Aktionären der öffentlichen Hand und Mitarbeitern plazierte werden. Die restlichen 15.000 Namenaktien sind zur Sicherstellung der im Dezember 1985 begebenen Optionsanleihe von 15 Mio. Franken zweckgebunden.

Die Kapitalerhöhung 1985 ergab nach Abzug der Emissionsabgaben und der übrigen Emissionskosten ein Agio von Fr. 11.085.783.75. Dieser Betrag wurde gemäss Beschluss des Verwaltungsrates für zusätzliche Abschreibungen auf dem Anlagevermögen verwendet, und zwar Fr. 7.085.783.75 auf den Flugzeugpark, Fr. 1.000.000.- auf den Mobilien und Einrichtungen und Fr. 3.000.000.- wurden als Agio-Abschreibungs-Reserve für zukünftige Anschaffungen unter den transitorischen Passiven verbucht.

Die langfristigen Schulden von 27 Mio. Franken entsprechen der Hälfte des von einem Bankenkonsortium zur Verfügung gestellten Konsortialkredites zur Finanzierung der Saab Cityliner. Die Rückzahlung ist in den Jahren 1989 bis 1991 fällig. Durch die Begebung der Optionsanleihe von 15 Mio. Franken à 3 1/4% sind uns genügend zusätzliche Mittel zugeflossen, so dass wir den zweiten Teil des Konsortialkredites vorläufig nicht in Anspruch nehmen müssen. Im Zusammenhang mit Flugzeugfinanzierungen hat die Gesellschaft Bürgschaften im Gesamtbetrag von 5,9 Mio. Franken abgegeben.

Das als kurzfristige Schulden eingesetzte Bankdarlehen von 5,5 Mio. Franken ist der Restbetrag des seinerzeitigen Konsortialdarlehens von 25 Mio. Franken zur Finanzierung der Metroliner III-Flotte. Dieser Betrag wird im Laufe des Jahres 1986 zurückbezahlt.

Die um 5,61 Mio. Franken angestiegenen Kreditoren und transitorischen Passiven enthalten nebst den laufenden Lieferantenverpflichtungen noch einen Betrag von 3,34 Mio. Franken, welche bei der Bezahlung der bisher abgelieferten Saab Cityliner als Sicherheit zurückbehalten worden sind. Dieser Rückbehalt wird fällig, sobald die vertraglich festgelegten Leistungen der Flugzeuge in jeder Beziehung erfüllt sind. Ebenfalls in dieser Position sind Fr. 3.000.000.- als Agio-Abschreibungs-Reserve für zukünftige Anschaffungen enthalten.

Der Buchwert des gesamten Anlagevermögens ist zu 109% durch das Eigenkapital und das langfristige Fremdkapital gedeckt. Dem kurzfristigen Fremdkapital stehen 149% Umlaufvermögen gegenüber.



Die «guten Geister» in den Passagierkabinen der Saab-Cityliner, die Airhostessen, strahlen stets gute Laune und Fröhlichkeit aus und betreuen während des Fluges unsere Passagiere sorgfältig.

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 27,069 Mio (+24%) erhöht. Die am meisten ins Gewicht fallenden Veränderungen sind:

	Aktiven in 1'000 Fr.	Passiven in 1'000 Fr.
Flugzeuge und Flugzeugwechselteile	+29'939	
Mobilien und Einrichtungen	- 913	
Vorauszahlungen für Flugzeuge	-14'788	
Materialbestände und Vorräte	+ 1'610	
Forderungen und transitorische Aktiven	- 6'834	
Flüssige Mittel	+13'434	
Vorrats- und Sicherstellungsaktiven	+ 4'572	
Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibungen		
- langfristige		+18'625
- kurzfristige		- 125
Bankschulden		-28'487
Kreditoren und transitorische Passiven		+ 5'610
Aktienkapital		+30'000

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

	in 1'000 Fr.	in 1'000 Fr.
a) Beschaffung		
Reingewinn	3'103	
Abschreibungen	13'282	
Aktienkapitalerhöhung inklusive Agio (netto)		16'385
Zunahme der langfristigen Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung		41'085
Abnahme Anzahlungen für Flugzeuge und Forderungen		18'625
Abnahme Forderungen und transitorische Aktiven		13'416
		6'834
		96'345
b) Verwendung		
Investitionen in Anlagen		
- Flugzeuge (netto)		41'542
- Flugzeugwechselteile		5'683
- Mobilien und Einrichtungen		1'207
- Beteiligungen		50
Erwerb von Vorrats- und Sicherheitsaktiven		4'572
Zunahme Materialbestände und Vorräte		2'198
Zunahme der flüssigen Mittel		13'434
Abnahme der kurzfristigen Bankschulden, Kreditoren und transitorische Passiven		25'659
Dividenden 1984		2'000
		96'345

Bericht der Kontrollstelle



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 1985 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, 4. April 1986

KMG Fides Revision

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'H. Brugger', with a stylized flourish at the end.

H. Brugger

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'R. Eger', with a stylized flourish at the end.

R. Eger

Anträge an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 30. Mai 1986 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Erfolgsrechnung und der Bilanz per 31. Dezember 1985

2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1985

3. Verwendung des Reingewinns des Jahres 1985 von	Fr.	3'103'130.19
wie folgt:		
- Zuwendung an den ordentlichen Reservefonds	Fr.	<u>160'000.00</u>
Verbleibender Reingewinn	Fr.	2'943'130.19
Gewinnvortrag per 1. Januar 1985	Fr.	<u>822'097.60</u>
Zur Verfügung der Generalversammlung	Fr.	3'765'227.79
- Dividende von brutto 4% auf das Aktienkapital per 1. Januar 1985 von Fr. 50'000'000.00	Fr.	2'000'000.00
- 1/2 Dividende von 4% auf die per 31. Mai 1985 erfolgte Aktienkapitalerhöhung von Fr. 25'500'000.00 *)	Fr.	<u>510'000.00</u>
Vortrag auf neue Rechnung	Fr.	1'255'227.79

*) Von den restlichen Fr. 4'500'000.00 sind Fr. 3'750'000.00 für die Optionsanleihe reserviert und Fr. 750'000.00 sind erst ab Geschäftsjahr 1986 dividendenberechtigt.

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, so gelangt die Dividende ab 4. Juni 1986 wie folgt zur Auszahlung:

Dividende 1985 pro alte Namenaktie zu nominal Fr. 250.00	Fr.	10.00
·/· 35% Verrechnungssteuer	Fr.	<u>3.50</u>
Netto pro alte Namenaktie zu nominal Fr. 250.00	Fr.	6.50
Dividende 1985 pro neue Namenaktie zu nominal Fr. 250.00	Fr.	5.00
·/· 35% Verrechnungssteuer	Fr.	<u>1.75</u>
Netto pro alte Namenaktie zu nominal Fr. 250.00	Fr.	3.25
Dividende 1985 pro alte Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.00	Fr.	20.00
·/· 35% Verrechnungssteuer	Fr.	<u>7.00</u>
Netto pro alte Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.00	Fr.	13.00
Dividende 1985 pro neue Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.00	Fr.	10.00
·/· 35% Verrechnungssteuer	Fr.	<u>3.50</u>
Netto pro neue Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.00	Fr.	6.50

Das Aktienregister wird vom 12. bis 30. Mai 1986 geschlossen. Der 12. Mai 1986 gilt als Stichtag für die Einladungen zur ordentlichen Generalversammlung, der 3. Juni 1986 als Stichtag für die Dividendenberechtigung.

10 Jahre im Überblick

Verkehrsleistungen	1985	1984	1983
Anzahl Etappenflüge Strecken	29'597	25'958	22'051
Charter und übrige	1'561	1'461	422
Anzahl Flugstunden Strecken	24'994	21'225	17'521
Charter und übrige	1'907	1'535	449
Beförderte Etappenpassagiere Strecken	358'104	277'249	210'275
Charter und übrige	12'410	9'432	1'885
Beförderte Fracht und Post in kg	636'135	402'884	254'656
Angebotene Sitzplätze im Streckenverkehr	719'017	551'520	371'500
Durchschnittliche Auslastung der Sitzplätze	50%	50%	57%
Personalbestand			
Festangestellte	274	194	130
Teilzeitmitarbeiter	6	5	4
Erträge und Kosten in Fr. 1'000			
Streckenerträge	70'648,1	57'289,3	46'027,9
Chartererträge	2'918,4	2'184,8	336,9
Übrige Flugbetriebserträge	1'648,9	2,6	46,1
Gesamterträge	82'047,4	62'803,4	47'511,2
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	65'662,1	51'729,3	38'218,1
Bruttoergebnis (Cash-flow)	16'385,3	11'074,1	9'293,1
Abschreibungen	13'282,2	8'746,4	7'863,3
Reinergebnis	+3'103,1	+2'327,7	+1'429,8
Bilanz per 31. Dezember nach Gewinnverteilung			
Bilanzsumme	137'680,1	110'611,1	83'795,0
Aktiven Anlagevermögen	98'281,4	79'421,9	45'321,5
Umlaufvermögen	39'398,7	31'189,2	38'473,5
Passiven Eigenkapital	80'418,0	50'258,0	50'138,0
Fremdkapital	56'006,9	59'531,0	33'048,6
Gewinn- und Verlustkonto	+1'255,2	+822,1	+614,4
Dividenden	4%	4%	4%

1982	1981	1980	1979	1978	1977	1975
16'384	10'677	5'966	1'586	-	-	-
554	502	735	839	329	250	-
13'797	10'049	5'401	1'511	-	-	-
1'254	1'301	1'842	2'164	1'902	1'397	448
143'736	96'815	50'327	12'739	-	-	-
4'421	3'771	3'691	4'022	648	468	-
153'686	111'388	37'700	14'938	1'000	-	-
266'253	170'227	97'340	27'084	-	-	-
54%	57%	52%	47%	-	-	-
85	65	38	24	3	1	-
4	4	4	4	23	19	2
33'846,2	20'672,6	10'868,9	2'571,5	-	-	-
1'714,8	1'626,3	1'783,2	1'669,8	521,8	276,4	-
80,4	126,7	254,1	391,1	588,7	453,5	77,7
37'042,9	23'749,8	12'994,4	4'680,3	1'141,8	746,3	78,1
30'669,7	21'280,0	11'341,2	4'263,4	890,5	636,9	65,7
6'373,2	2'469,8	1'653,2	416,9	251,3	109,4	21,4
5'531,7	2'364,4	1'359,2	709,3	246,0	108,2	15,4
+841,5	+105,4	+294,0	-292,4	+5,3	+1,2	+0,6
54'591,5	36'080,4	13'767,3	8'355,8	1'253,6	1'149,3	140,4
41'824,7	27'125,1	8'942,2	6'357,8	754,2	749,5	91,4
12'766,9	8'955,3	4'825,1	1'998,0	450,2	399,8	49,0
25'063,0	16'013,0	8'003,0	4'001,5	1'014,1	223,8	115,5
29'268,9	19'959,3	5'751,6	4'604,3	229,5	918,0	19,4
+259,6	+108,1	+12,7	-279,8	+12,6	+7,3	+5,5
4%	-	-	-	-	-	-



Die Piloten – Gewährleute dafür, dass die Crossair stets auf gutem Kurs ist und bleibt. Ende 1985 umfasste das Pilotenkorps 88 Männer und – als erste schweizerische Fluggesellschaft – auch 3 Frauen: eine davon ist inzwischen bereits zur Bordkommandantin ernannt worden.

Ausblick auf das Jahr 1986

Das zentrale Ereignis im laufenden Geschäftsjahr wird der Abschluss eines langfristigen neuen Zusammenarbeitsvertrages mit der Swissair sein. Erstmals steht uns auch die gesamte Saab Cityliner-Flotte von 10 Flugzeugen zur Verfügung. Ein weiteres wichtiges Ziel im Geschäftsjahr 1986 wird die Konsolidierung des Erreichten sein. Erwähnenswert sind zudem: Eröffnung des neuen Borddienstbetriebes in Basel-Mulhouse, der Erwerb eines eigenen Hangars auf dem Flugplatz Lugano-Agno, eine Minderheitsbeteiligung an der deutschen «delta air» Regionalflugverkehr GmbH & Co. in Friedrichshafen, unsere Verkehrserwartungen und unser Budget für 1986, der Einfluss des Dollars und die Investitionen.

Neuer Vertrag mit der Swissair

Von vorrangiger Bedeutung für die Weiterentwicklung der Crossair ist im Jahr 1986 der Abschluss eines neuen Vertragswerks mit der Swissair. Der 1982 unterzeichnete Vertrag läuft Ende März 1987 aus. Der heute gültige Zusammenarbeitsvertrag zwischen Swissair und Crossair wurde am 12. Februar 1982, nach Übernahme der beiden Crossair-Strecken Zürich-Nürnberg und Zürich-Hannover durch die Swissair, unter vermittelnder Mitwirkung der Konzessionsbehörde, dem EVED, und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, für die Dauer von 5 Jahren unterzeichnet.

In den vergangenen vier Jahren hat sich die Zusammenarbeit zwischen Swissair und Crossair gut entwickelt. Es war daher das erklärte Ziel beider Gesellschaften, die Ablösung des heutigen Vertrages durch einen neuen, grundsätzlich unbefristeten Zusammenarbeitsvertrag frühzeitig an die Hand zu nehmen. Nachdem diese Verhandlungen schon Mitte 1985 begonnen haben, sind wir zuversichtlich, dass der für die Crossair sehr wichtige neue Zusammenarbeitsvertrag mit der Swissair noch in der ersten Hälfte des Jahres 1986 unterzeichnet werden kann.

Cityliner-Flotte vollzählig

Endlich ist unsere Saab Cityliner-Flotte vollzählig geworden, nachdem Saab die zehnte Einheit in der zweiten Märzhälfte abgeliefert hat. Es ist vorgesehen, dieses Jahr weitere zwei Metroliner III zu verkaufen, so dass sich danach die Crossair-Flotte aus zehn Saab Cityliner und fünf Metroliner III zusammensetzen wird.

Bescheidener Streckenzuwachs

Als Folge der Zusammenarbeit mit der Swissair wird die Crossair dieses Jahr im Auftrag der Swissair neu auch einen täglichen Flug, in der Nachmittagslücke, auf der Linie Zürich-Genf durchführen. Eine interessante und anspruchsvolle Aufgabe vertraut die Swissair der Crossair an, indem die Crossair von der Sommerflugplanperiode an in ihrem Auftrag zweimal in der Woche mit dem Saab Cityliner Zürich mit der albanischen Hauptstadt Tirana verbinden wird.

Eine massvolle Expansion wird dadurch erfolgen, dass auf Strecken, wo es vom Verkehrsaufkommen wünschbar ist und die entsprechenden Verkehrsrechte vorliegen, vermehrt der Saab Cityliner eingesetzt werden wird. Die Crossair wird auch aufmerksam und sorgfältig die Möglichkeiten einzelner weiterer neuer Linienverbindungen prüfen. Selbstverständlich hat die Crossair die Hoffnungen noch nicht begraben, nach jahrelangem

Warten eines Tages doch noch von den italienischen Behörden die Verkehrsrechte für die Strecken von Zürich und Genf nach Turin zu erhalten. Wünschbar wäre auch die Zustimmung der italienischen Behörden, auf der Strecke Lugano-Venedig den Saab Cityliner einsetzen zu dürfen.

Neues Borddienstgebäude in Basel-Mulhouse

Im März dieses Jahres konnte in Basel nach einer rund sechsmonatigen Bauzeit ein für unsere Bedürfnisse zugeschnittenes Borddienstgebäude eröffnet werden. Die Crossair will damit nicht ein ihr neues Gebiet erschliessen. Es geht ihr vielmehr darum, zu günstigen Bedingungen den Bedarf des eigenen Betriebes zu decken. Dies drängte sich schon im Hinblick auf die Ausrüstung des Saab Cityliner mit einer kleinen Bordküche und die Betreuung der Passagiere durch eine Airhostess auf.

Eigener Hangar in Lugano-Agno

Durch die grosse Anzahl Flüge der Crossair, die täglich in Lugano-Agno starten und landen, und in Anbetracht, dass jede Nacht 4 unserer Flugzeuge in Lugano-Agno stehen, drängte sich bereits vor zwei Jahren in Lugano-Agno eine vermehrte technische Betreuung auf. Unsere kleine technische Aussenstation in Lugano-Agno beschäftigt schon heute 6 Mitarbeiter. Um die notwendigen Arbeiten während der Nachtzeit ausführen zu können, hat sich die Crossair im vergangenen Jahr in einem Hangar der Luganair auf dem Flugplatz Lugano-Agno eingemietet. Diesen Hangar haben wir nun Anfang dieses Jahres von der Luganair übernommen und im weiteren auch die Firma Airtec SA, welche für das Handling anderer fremder Flugzeuge, die in diesem Hangar eingestellt sind, besorgt war. Das Personal der Firma Airtec SA – zwei Mechaniker – wird von der Crossair übernommen und unsere technische Aussenstation in Lugano-Agno wird inskünftig in der Lage sein, die Tätigkeit der Airtec SA weiterzuführen und den heutigen Mietern von Hangarplätzen einen qualitativ hochstehenden Service zu bieten.

Partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der delta air

Die Crossair beteiligt sich als Minderheits-Gesellschafter mit 25 Prozent am Kapital der «delta air Regionalflugverkehr GmbH». Mit diesem Unternehmen pflegt die Crossair schon seit 1981 eine enge, vertraglich geregelte Zusammenarbeit. Auch hat die delta air die Wartung und den Unterhalt ihrer zwei Metroliner der Crossair anvertraut. Die delta air betreibt regelmässigen Linienverkehr von Friedrichshafen nach Zürich, Stuttgart und nach dem Dornier-Werkflugplatz Oberpfaffenhofen bei München, von Stuttgart nach Genf und von Zürich nach Bremen und Augsburg. Die Leistungen, die die delta air mit bloss 25 Mitarbeitern erbringt, sind beachtlich. Mit zwei Metroliner II und einer DO-228 transportierte sie 1985 46.959 Passagiere oder 40% mehr als 1984 und 45.036 kg Fracht oder 45% mehr als 1984.

Verkehrserwartungen und Budget 1986

Im Jahre 1986 werden wir die gesamte Saab Cityliner-Flotte von 10 Einheiten zur Verfügung haben. Zusammen mit den verbleibenden Metroliner III offerieren wir 955.000 Sitzplätze oder 33% mehr als 1985. Im Linienverkehr haben wir ein Passagieraufkommen von 437.000 budgetiert oder 22% mehr als im Vorjahr. Damit haben wir die Sitzplatzauslastung vorsichtig mit 46%

budgetiert.

1986 rechnen wir erstmals mit Gesamterträgen von knapp mehr als 100 Mio. Franken. Dazu beitragen werden die Streckenerträge durch das Ansteigen der Passagierzahlen, die Erträge aus Charterflügen, vor allem dank der zahlreichen Nachtpostflüge, der Verkauf von Fremdwartung, der Bordverkauf von zollfreien Waren sowie ein zu erwartender Buchgewinn aus dem Verkauf von zwei Metroliner III. Die im Vergleich zum Metroliner III tiefere Gewinnschwelle der Saab Cityliner wird sich positiv auswirken. Trotz tieferer Sitzplatzauslastung erwarten wir einen höheren Cash-Flow von 17,3 Mio. Franken oder 6% mehr als im Vorjahr. Für das Jahr 1986 rechnen wir mit einem Reingewinn von 4,1 Mio. Franken oder 31% mehr als im Vorjahr.

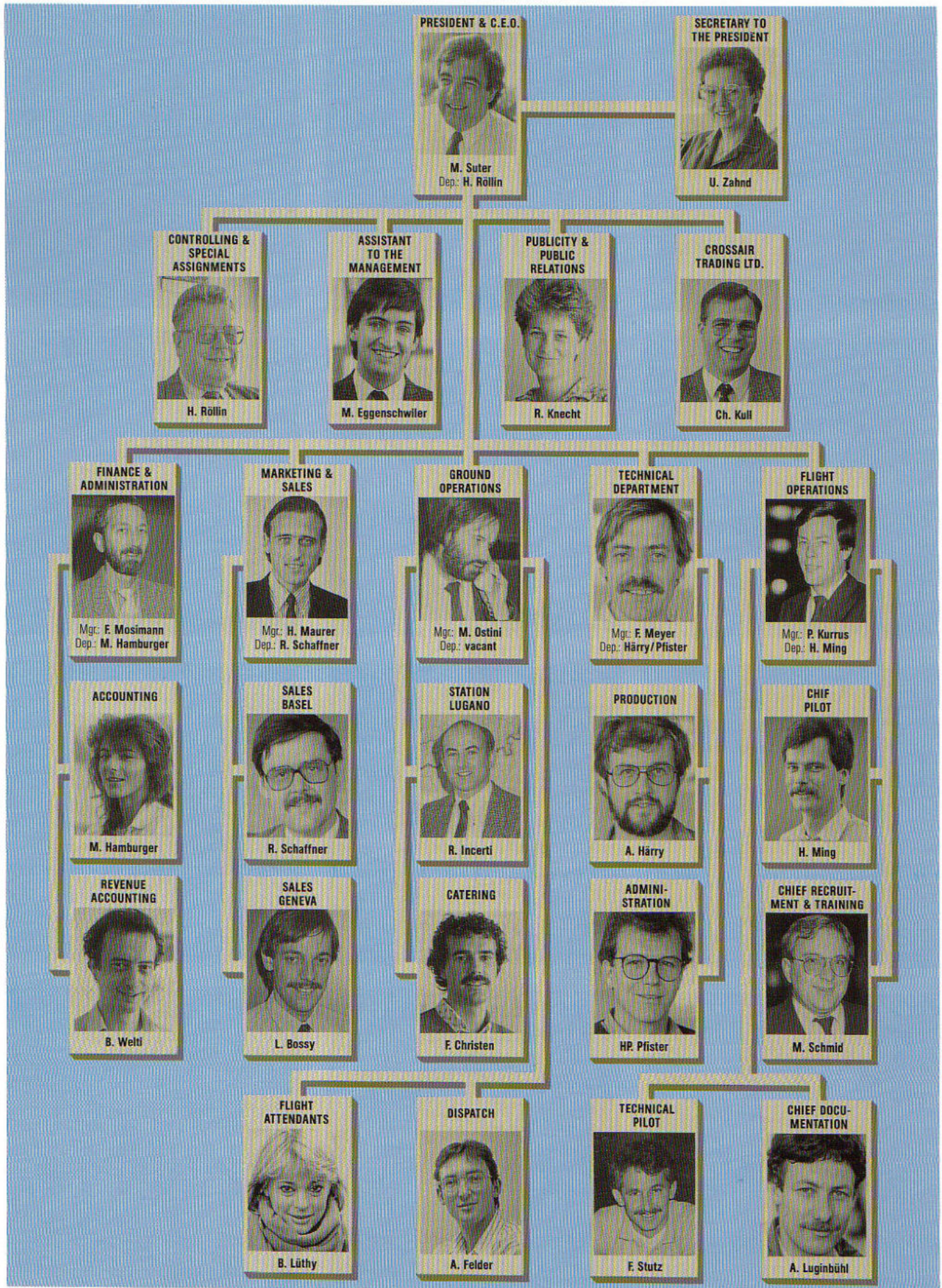
Einfluss des Dollars; Investitionen

Ein Dollar kostete am 5. März 1985 Fr. 2.89 und am 5. März 1986 Fr. 1.86 oder Fr. 1.03 weniger. Nachdem wir im Geschäftsbe-

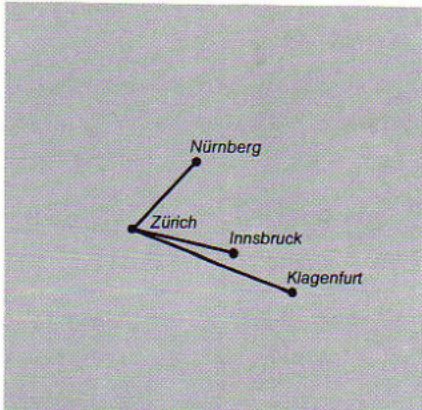
richt 1984 im Ausblick für das Jahr 1985 ausführlich die Auswirkungen des Höhenfluges des Dollars für die Crossair geschildert haben, sind wir heute in der glücklichen Lage, von einem Dollar-Kurs, der rund ein Drittel tiefer ist als vor einem Jahr, nicht nur beim Kauf von neuen Flugzeugen, sondern auch beim Kauf von Ersatzteilen und beim Treibstoff wesentlich zu profitieren. Dies wird sich natürlich auch teilweise bei den Investitionen in diesem Jahr positiv bemerkbar machen.

Für das laufende Jahr wird die Crossair für die Restzahlung des neunten und zehnten Saab Cityliner, für den Kauf eines vierten General Electric CT7 Ersatztriebwerkes und anderer Ersatzteile, für den Erwerb des Hangars in Lugano-Agno, die Errichtung des Borddienstgebäudes auf dem Flughafen Basel-Mulhouse sowie weitere betriebliche Einrichtungen und Ausbauten ca. 25 Mio. Franken investieren.

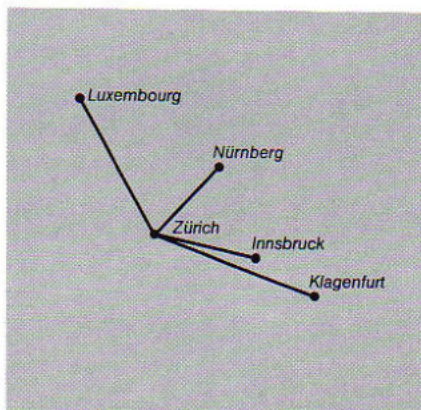
Firmenorganigramm



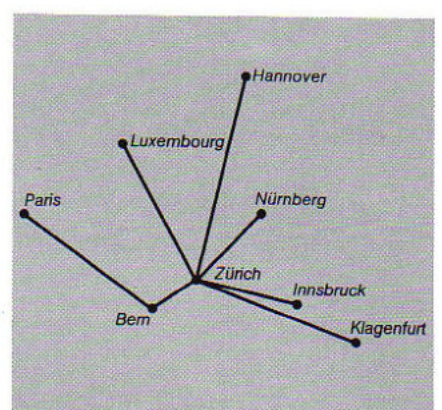
Die Entwicklung unseres Streckennetzes



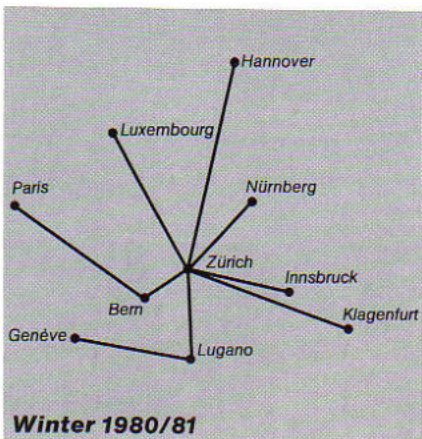
Sommer 1979



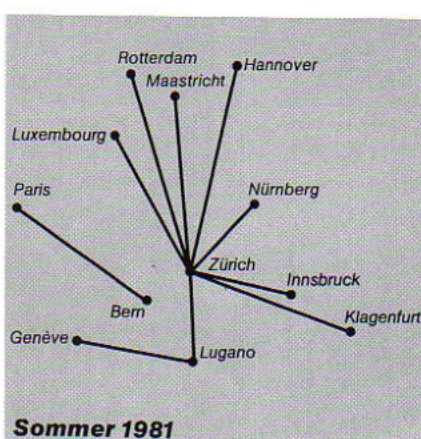
Winter 1979/80



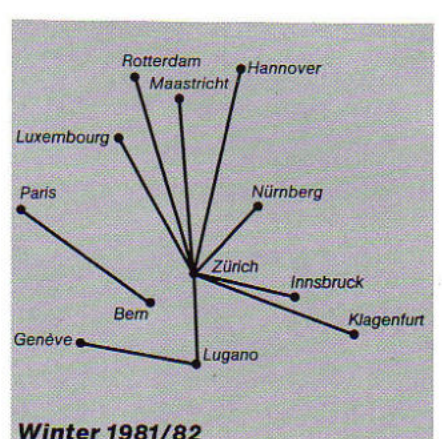
Sommer 1980



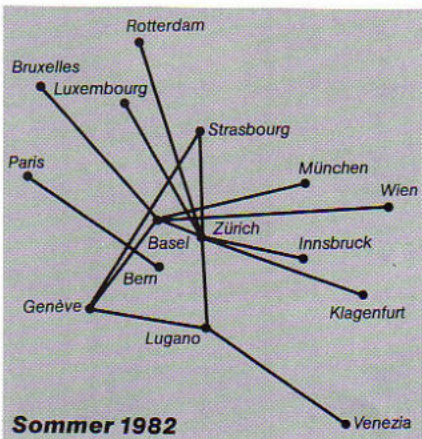
Winter 1980/81



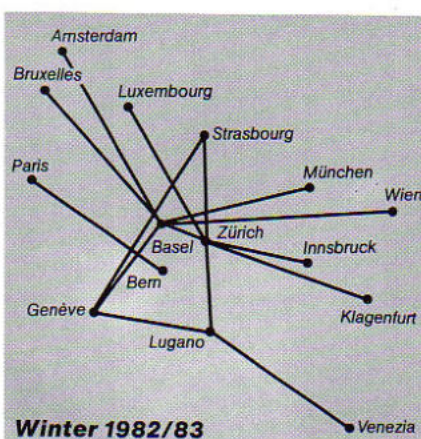
Sommer 1981



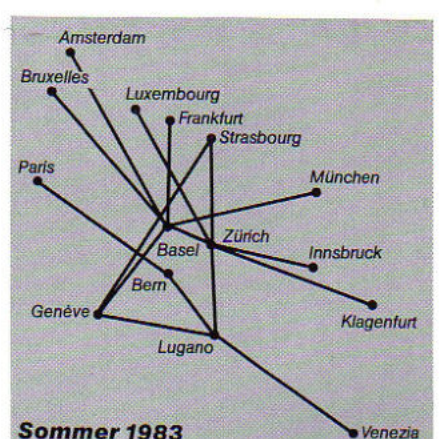
Winter 1981/82



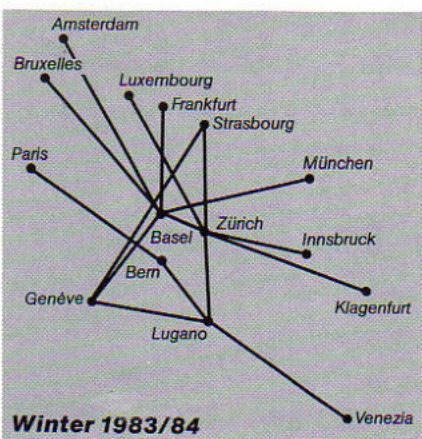
Sommer 1982



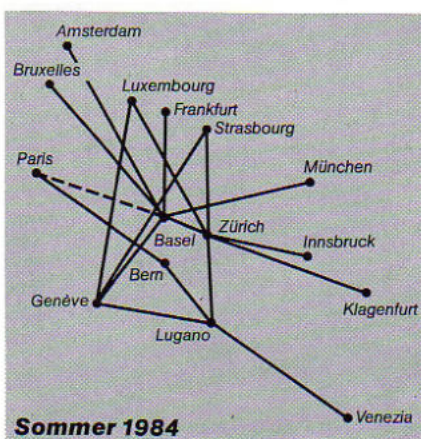
Winter 1982/83



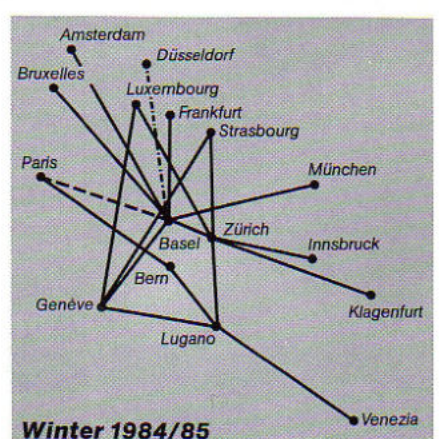
Sommer 1983



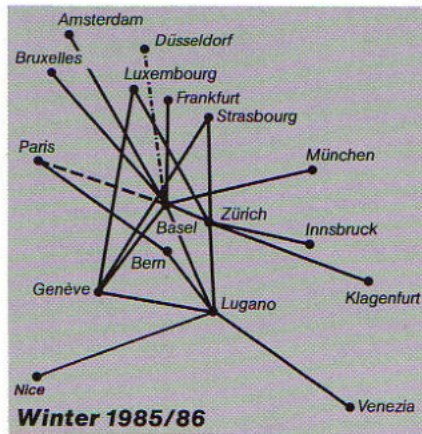
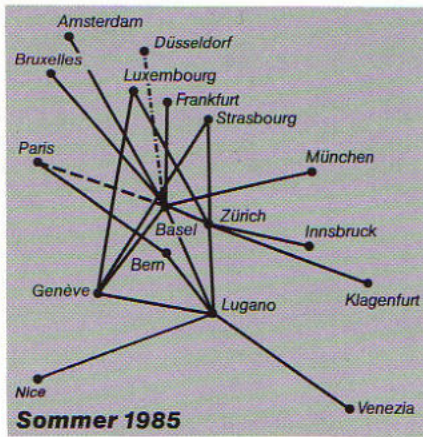
Winter 1983/84



Sommer 1984



Winter 1984/85



- Im Auftrag der Swissair
- · - · - Im Auftrag der Swissair und Lufthansa



Aktiengesellschaft für europäischen Regionalluftverkehr. **Basel**, Postfach, CH-4030 Basel-Mulhouse, Telefon 061/57 68 68, ab 20.9.86 neue Telefon-Nummer: 061/57 31 51, Telex 63 765. **Genève**, Case postale, CH-1215 Genève-Cointrin, Téléphone 022/98 88 31, Télex 28 511. **Lugano**, Aeroporto, CH-6982 Lugano-Agno, Telefono 091/50 50 01, Telex 73 789. **Zürich**, Postfach 630, CH-8058 Zürich-Flughafen, Telefon 01/816 27 00, Telex 53 233.

