



Lugano - Agno

CITYLINER

CROSSAIR

B

M

Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1987

Inhalt

Das Jahr 1987 im Überblick, Seite 5
Erfolgsrechnung, Seite 10
Bilanz, Seite 12
Kommentar zu Erfolgsrechnung und Bilanz, Seite 14
Bericht der Kontrollstelle, Seite 20
Anträge an die Generalversammlung, Seite 21
10 Jahre im Überblick, Seite 22
Ausblick auf das Jahr 1988, Seite 25
Firmenorganigramm, Seite 30

Crossair, AG für europäischen Regionalluftverkehr. **Basel:** Postfach, CH-4030 Basel-Flughafen, Telefon 061/57 31 51, Telex 963765 cros ch, Telefax 061/57 32 68. **Bern:** Flughafen Bern, CH-3123 Belp, Telefon 031/54 55 33, Telex 912998 cros ch. **Genève:** Boîte postale, CH-1215 Genève-Aéroport, téléphone 022/98 88 31, télex 28511 cros ch. **Lugano:** Aeroporto Lugano, CH-6982 Agno, Telefono 091/50 50 01, Telex 844535 cros ch, Telefax 091/59 53 86. **Zürich:** Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen, Telefon 01/816 27 00, Telex 53233 cros ch (ab 30. 6. 88: 825670 cros ch), Telefax 01/816 43 26.



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, Lavertezzo-Piano/TI

R. Ducret, Carouge/GE

W. J. Fleischmann, Verona, N.J., USA

A. Geissmann, Küsnacht/ZH

Th. Heberlein, Fällanden/ZH

F. Lachat, Porrentruy/JU

P. Nyffeler, Seltisberg/BL

M. Pieper, Wollerau/SZ

Avv. A. Stefani, Giornico/TI

U. Sadis, Lugano

* Mitglieder des Verwaltungsrats-
ausschusses

Geschäftsleitung

M. Suter, Delegierter und Direktor

H. Röllin, stellv. Direktor

Kontrollstelle

KPMG Fides Peat, Zürich

Das Jahr 1987 im Überblick

Obwohl sich die Crossair für das Jahr 1987 überdurchschnittlich hohe Ziele gesetzt hatte, wurden die angestrebten Resultate im Geschäftsjahr 1987 vollumfänglich erreicht. 588'328 Passagiere oder 24,6% mehr als im Vorjahr benützten bei insgesamt 39'280 Flügen die Dienste der Crossair. Diese Anzahl der Flüge bedeutet gegenüber dem Jahr 1986 eine Zunahme um 5,4%.

Durch den kontinuierlichen Ausbau der Flotte erfuhr die Crossair eine erhebliche Zunahme der angebotenen Sitzplätze. Trotz der Erhöhung des Sitzplatzangebotes von 13% stieg die Sitzplatz-Auslastung von 48% im Jahr 1986 auf 53% im Berichtsjahr 1987 an.

In einem grossen Ausmass nahm auch der Fracht- und Postverkehr zu. Es wurden 3'141'494 Kilogramm Luftfracht und Post transportiert, was einer Zunahme von 64% entspricht. Dieser Mehrverkehr ist unter anderem auch auf die Aktivitäten der von Basel aus operierenden Kurier-Zubringergesellschaft CPS (Cargo and Passenger Air Services) zurückzuführen, an der die Crossair beteiligt ist. Diese Flüge werden im Auftrag der Crossair durchgeführt.

Im März 1987 trat der neue, revidierte Zusammenarbeitsvertrag zwischen Crossair und Swissair in Kraft. Dieser Vertrag bewirkte unter anderem, dass einzelne Flüge, welche wir bisher unter Crossair-Flugnummern, aber auf Rechnung der Swissair zwischen Zürich-Basel und Basel-Genf ausführten, jetzt neu mit Swissair-Kursnummern operiert werden.

Der neue Vertrag mit der Swissair brachte der Crossair aber auch eine erhebliche Mehrbelastung auf der Kostenseite, was sich vor allem in zusätzlichen Abfertigungsgebühren ausdrückte. Diese Mehrkosten konnten nur durch eine Effizienzsteigerung im Gesamtbetrieb aufgefangen werden.

Mit 13 Saab Cityliner Flugzeugen ist die Crossair im Jahre 1987 zur Eintypen-Flotte herangewachsen. Die seinerzeit noch verbliebenen Super Metroliner III wurden verkauft. 1988 werden sechs weitere Saab Cityliner zur Crossair stossen und damit den Flottenbestand auf 19 Einheiten erhöhen. Crossair hatte Ende 1987 noch Optionen für fünf weitere Saab Cityliner. Zwischenzeitlich wurden zusätzlich nochmals fünf Optionen für Maschinen des gleichen Typs für 1989 angemeldet.

Neben zahlreichen Linienflügen, die die Crossair für die Swissair betreibt, ist im Berichtsjahr die Crossair-Linie von Lugano nach Florenz eröffnet worden. Nach Venedig darf die Crossair neu mit dem Saab Cityliner (anstelle des Super Metroliner III) fliegen, und Klagenfurt erhielt wieder den zweiten täglichen Kurs.

Im Berichtsjahr konnte auf dem Flugplatz Lugano-Agno das neue Terminal-Gebäude eingeweiht werden, das für den Passagier wesentlich mehr Komfort und für die Gesellschaften operationelle Erleichterungen bringt. Den Behörden im Kanton Tessin ist für dieses gelungene Bauwerk, das in angemessenem Stil erstellt wurde, zu danken und zu gratulieren. Die Crossair hofft für 1988, dass die bereits erstellte Pistenverlängerung von 150 Metern (von derzeit 1200 m auf 1350 m) nach der Verlegung einer Strasse freigegeben wird. Dadurch würden die Flugoperationen eine willkommene qualitative Verbesserung erfahren.

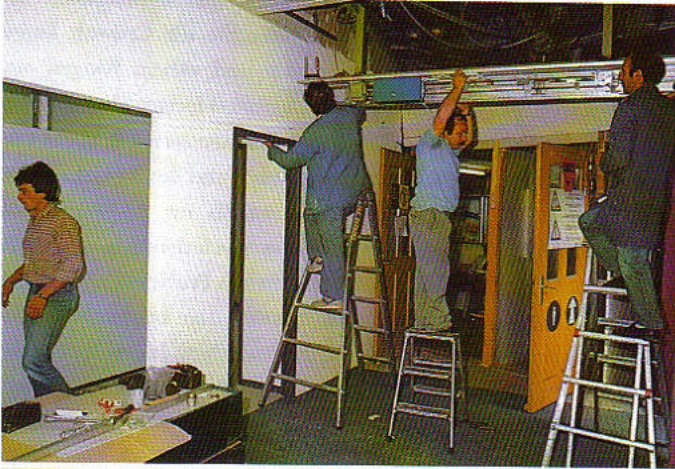
Streckennetz

Im Berichtsjahr 1987 erfuhr die Crossair auf ihrem Streckennetz sowohl eine markante Verdichtung wie auch eine beachtliche Erweiterung. Der neue, im März 1987 in Kraft getretene, Swissair-Vertrag brachte mehr Linienverkehr, der mit Crossair-Flugzeugen unter Swissair-Kursnummern geflogen wird. Die für die Swissair geflogenen Kurse von Basel nach Düsseldorf erhielten eine Verdichtung von zwei auf drei Flüge pro Tag. Auf der Strecke von Zürich nach Genf wurde ein zweiter Kurs mit Saab Cityliner eingeführt. Ebenfalls neu hinzugekommen sind tägliche Flüge für die Swissair mit dem Saab Cityliner zwischen Genf und München (einmal werktäglich) sowie zwischen Zürich und München (viermal wöchentlich). Ab Frühjahr 1987 befliegt die Crossair auch den Swissair-Kurs Zürich-Turin (einmal werktäglich).

Eine Strecke, für deren Verkehrsrechte die Crossair lange gekämpft hatte, konnte nach langem und zähem Ringen am 1. Dezember 1987 eröffnet werden: Lugano-Florenz. Hier handelt es sich um eine ausgesprochen bedürfnisorientierte Linie, die vor allem im Interesse des Geschäftsreisenden und des Besuchers der Touristenstadt Florenz liegt. Die ebenfalls ins Auge gefasste Linienverbindung Lugano-Rom muss vorderhand leider noch Wunsch bleiben, da die verkehrsrechtlichen Probleme noch nicht ganz aus dem Weg geräumt sind. Gemäss dem bilateralen Luftverkehrsabkommen Schweiz-Italien aus dem Jahre 1956 verlangen die italienischen Behörden, dass eine Fluglinie zwischen der Schweiz und Italien, sobald sie auf der einen oder der anderen Seite einen Grossflughafen der Kategorie I einschliesst, gegenüber dem bilateralen Abkommen «bezeichnet» wird. Damit wird diese zusätzliche Produktion von offerierten Sitzplätzen zu dem bereits bestehenden Gesamt-Angebot der Swissair aufgerechnet. Obwohl das schweizerisch-italienische Luftverkehrsabkommen eine «Mehrfachbezeichnung» vorsieht, wurde die Crossair bisher vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gegenüber den italienischen Behörden noch nicht «bezeichnet». Zu erwähnen ist, dass nicht alle bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und den Partnerländern eine «Mehrfachbezeichnung» vorsehen. So können zum Beispiel die Crossair-Flüge zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem bilateralen Luftverkehrsabkommen nicht «bezeichnet» werden, da das heutige Abkommen zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland vorsieht, dass beide Länder nur je eine Gesellschaft «bezeichnen» können. Im Gegensatz dazu ist es gemäss dem bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und Österreich möglich, dass beide Länder mehrere Gesellschaften bezeichnen können, und aus diesem Grunde haben die Österreicher die Flüge der Tyrolean Airways in die Schweiz «bezeichnet» und das BAZL die Flüge der Crossair von der Schweiz nach Österreich.

Entgegenkommend hat sich die Zivilluftfahrtbehörde von Italien gegenüber der Crossair in bezug auf die Strecke Lugano-Venedig gezeigt. Die Crossair erhielt hier die Erlaubnis, diese Strecke statt mit dem Super Metroliner III nun auch mit dem grösseren Saab Cityliner zu betreiben.

Ab 1. September 1987 darf die Crossair wieder täglich zwei-



Das Terminal-Gebäude des Flugplatzes Lugano-Agno vor und während des Umbaus im Sommer 1987.

mal nach Klagenfurt fliegen. Diesen zweiten Kurs musste die Crossair bekanntlich 1983 wegen einer von Austrian Airlines provozierten Intervention einstellen.

Seit die Crossair die Linie Lugano-Bern-Paris in Zusammenarbeit mit Air France betreibt, erfuhr diese Linie ein überdurchschnittliches Wachstum. Aus diesem Grunde ist auch vorgesehen, die Frequenzen von zwei auf drei tägliche Kurse zu erhöhen.

Die Flotte

Im Jahre 1987 ist die Crossair zur Eintypen-Flotte herangewachsen. Zu Beginn des Berichtsjahres operierte die Gesellschaft noch mit zehn Saab Cityliner (33 Passagiersitzplätze) und sieben Super Metroliner III (18 Passagiersitzplätze). Im Laufe des Jahres wurden sämtliche Super Metroliner III verkauft. Eine Maschine wechselte zur Ratio Flug nach Frankfurt, vier Maschinen fliegen heute für die Comair in den USA, und zwei Einheiten wurden an die in Basel beheimatete CPS verkauft, an der die Crossair zu einem Drittel beteiligt ist. Die zwei bei der CPS

operierenden Super Metroliner III können jederzeit zurückgemietet werden, wenn es gilt, spezielle Bedürfnisse abzudecken.

Im ersten Halbjahr 1987 stiessen drei zuvor bestellte Saab Cityliner neu zur Flotte und brachten damit den Bestand der Saab Cityliner-Flotte auf 13 Einheiten.

Im Sommer 1987 unterschrieb die Crossair einen Kaufvertrag für drei zusätzliche Saab Cityliner und meldete Optionen für zehn weitere Flugzeuge an, die zu je fünf Einheiten in den Jahren 1988 und 1989 geliefert werden sollen. Die für 1988 bestimmten Optionen sind nun bereits in feste Bestellungen umgewandelt worden. Von diesen fünf Maschinen werden deren zwei an die Delta Air in Friedrichshafen ausgeliefert, an der die Crossair bekanntlich mit 25% beteiligt ist.

Somit wird die Crossair im Jahre 1988 sechs neue Maschinen erhalten, was den Flottenbestand auf 19 Saab Cityliner erhöhen wird. Die Delta Air wird 1988 mit vier Saab Cityliner operieren.

Die Crossair und Delta Air bilden 1988 zusammen einen gemeinsamen, technischen Flottenverbund von 23 Saab Cityliner.

Verkehrsleistungen	1987	1986	Veränderung
Anzahl Etappenflüge	39'280	37'281	+ 5,4%
- davon Linienflüge	37'362	35'236	+ 6,0%
- davon Charterflüge und andere	1'918	2'045	- 6,2%
Beförderte Etappenpassagiere	588'328	472'158	+ 24,6%
- davon Linienflüge	564'192	451'888	+ 24,9%
- davon Charterflüge und andere	24'136	20'270	+ 19,1%
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr	53%	48%	
Beförderte Fracht und Post in kg	3'141'494	1'916'415	+ 63,9%
Total Flugstunden	34'163	34'383	- 0,6%
- davon Linienflüge	31'563	31'924	- 1,1%
- davon Charterflüge und andere	2'600	2'459	+ 5,7%
Erfolgsrechnung in Franken			
Erträge	112'988'576	98'318'138	+ 14,9%
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	89'578'926	79'400'785	+ 12,8%
Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow)	23'409'650	18'917'353	+ 23,7%
Abschreibungen und Wertberichtigungen	18'260'623	14'858'585	+ 22,9%
Reingewinn	5'149'027	4'058'768	+ 26,9%

Beteiligungen

Name	Kapital	Crossair Beteiligung	Jahresumsatz 1987	Mitarbeiter	Aktivität
CPS	Sfr. 2 Mio.	33 1/3%	Sfr. 2,1 Mio.	12	Kurier-, Nachtpost- und Passagierflüge
Delta Air	DM 8 Mio.	25%	DM 17,5 Mio.	55	Regionalflugverkehr innerhalb Deutschland und nach der Schweiz
Crossair Trading	Sfr. 50'000	100%	Sfr. 1,5 Mio.	4	Einkauf und Handel mit Food- und Non-food-Artikeln
Luganair	Sfr. 400'000	100%	Sfr. 0,2 Mio.	-	Hangarierung von Flugzeugen
Alpar	Sfr. 3,065 Mio.	16%	Sfr. 4,0 Mio.	40	Flug- und Flugplatzgesellschaft, Bern-Belp



Die neue Infrastruktur des Flugplatzes Lugano-Agno bietet unseren Passagieren und Mitarbeitern den Komfort eines zeitgemässen Regionalflughafens.

Damit sind die Crossair und die Delta Air gemeinsam die Betreiber der grössten Saab Cityliner-Flotte der Welt. Diese Flottengrösse macht technisch und operationell einen ökonomischen Betrieb möglich, und die Anschaffung eines jeden weiteren Flugzeuges kann ohne wesentliche Investitionskosten im technischen Betrieb vollzogen werden.

Mitarbeiter

Ende 1987 wies die Crossair einen Mitarbeiterstand von 434 auf, was einer Zunahme gegenüber dem letzten Jahr von 27% entspricht.

Das gute Ergebnis, das die Crossair im Berichtsjahr erzielte, ist dem ausserordentlich grossen Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zuzuschreiben. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung der Crossair danken allen Mitarbeitern für die geleisteten Dienste sehr herzlich.

Dank gutem Geschäftsergebnis konnte die Crossair Ende 1987 dem Personal eine namhafte Gewinnbeteiligung ausbezah-

len, welche die Gesamtpersonalkosten zusätzlich mit 1,6 Mio. Franken belastete. Es handelt sich dabei um die grösste Gewinnbeteiligung an die Mitarbeiter seit Bestehen der Crossair.

In einem klassischen Dienstleistungsunternehmen, wie das die Crossair darstellt, sind die Mitarbeiter der Gesellschaft das grösste und wertvollste Kapital. Dienstleistung im Luftverkehr ist ein Produkt, das von Menschen direkt dem Flugpassagier angeboten wird. Über Qualität und Akzeptanz des Produktes entscheidet deshalb das persönliche und menschliche Engagement. Dies ist umso grösser, je besser alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das Produkt mitgestalten, motiviert und gerecht am Erfolg mitbeteiligt sind.

Basel, den 10. Mai 1988

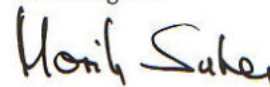
Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident



Dr. Alfred J. Wiederkehr

Der Delegierte

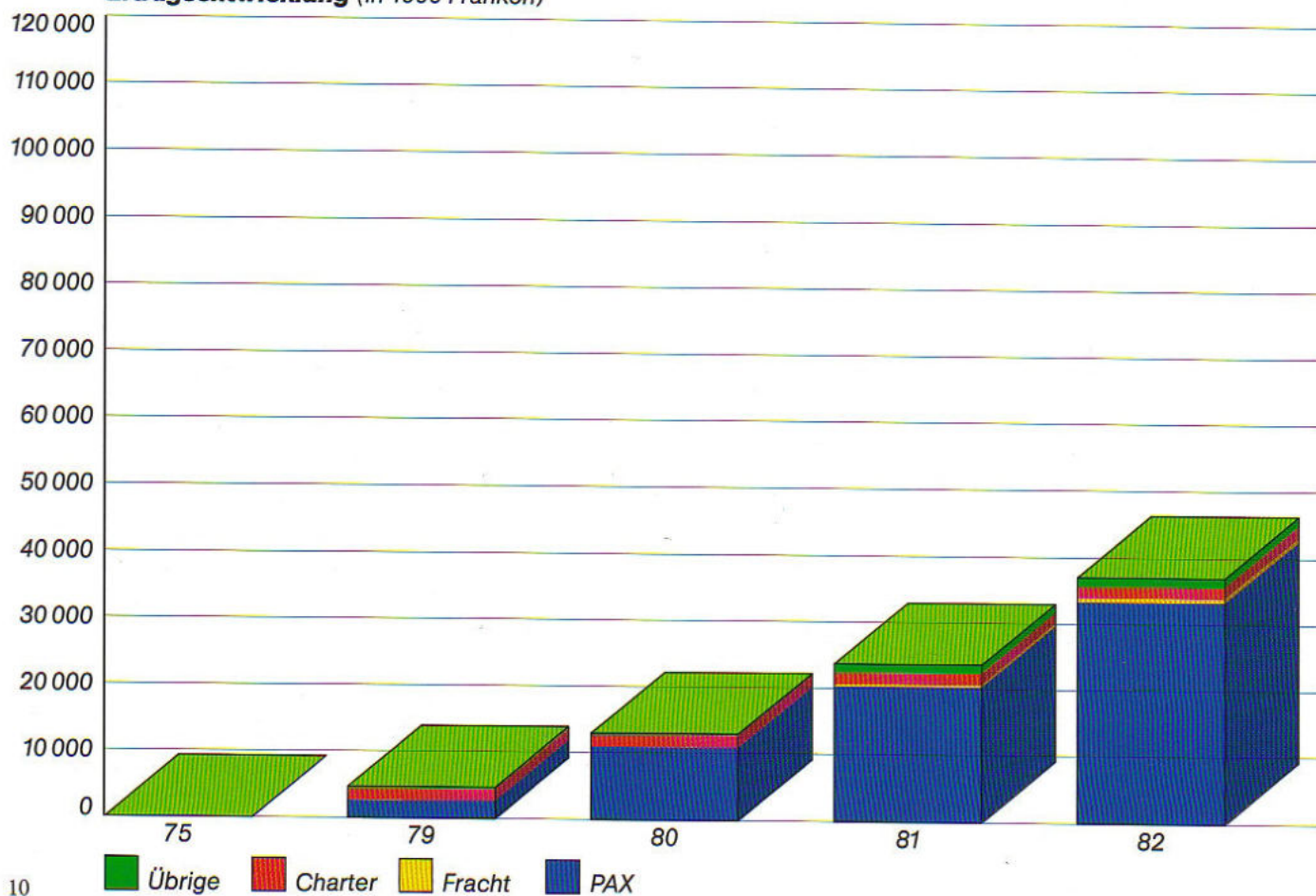


Moritz Suter

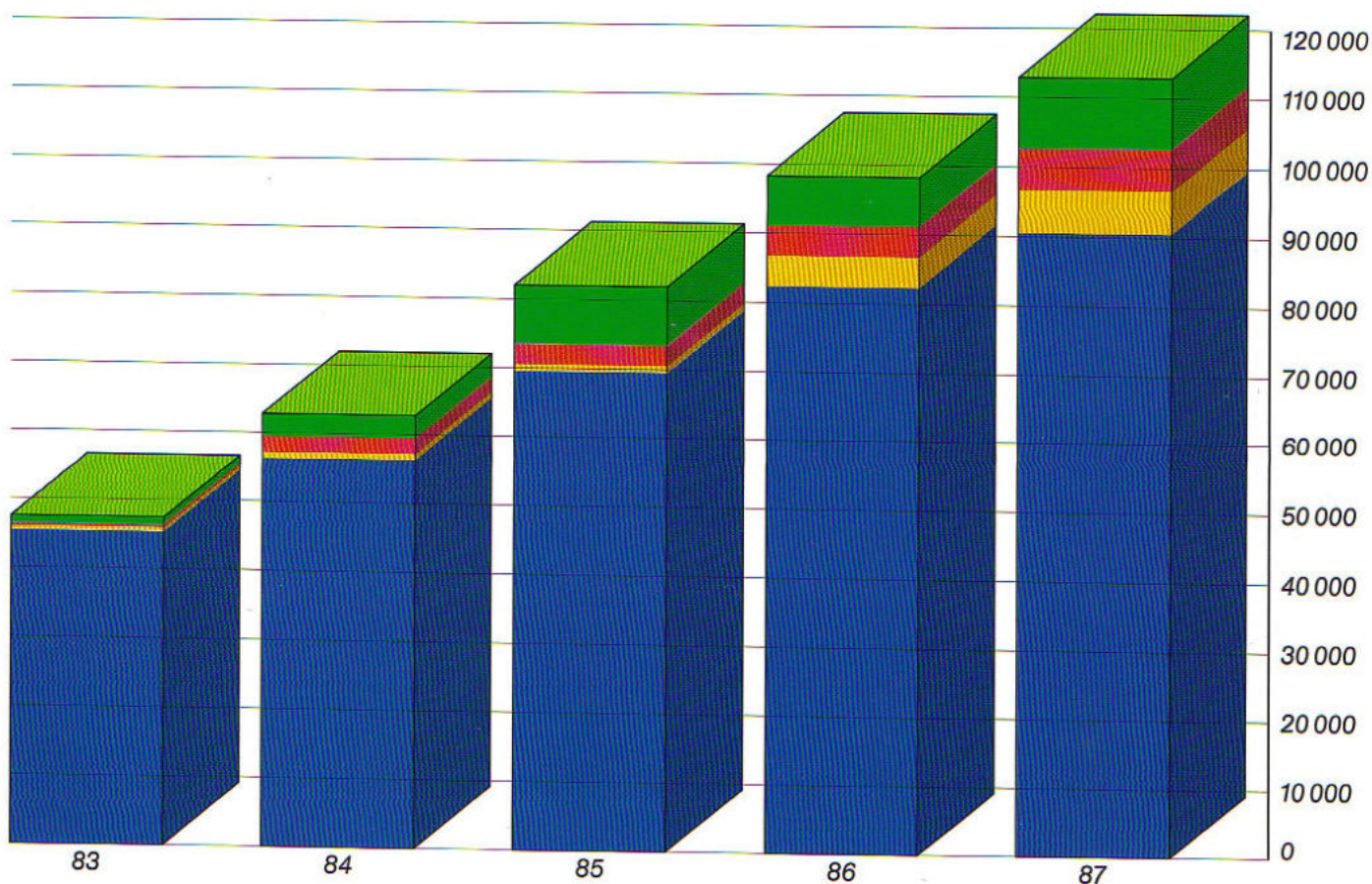
Erfolgsrechnung vom 1.1. bis 31.12.1987

Kosten	1987		1986
	Fr.	Fr.	Fr.
Personalkosten			
- Saläre und übrige Personalkosten	21'417'829.23		
- Sozialversicherungen	<u>2'545'012.60</u>	23'962'841.83	19'416'941.54
Treibstoffkosten		6'689'776.43	7'546'403.73
Techn. Material- und Überholungskosten		12'279'257.09	10'651'527.59
Mietkosten für Flugzeuge und Leihgebühr Triebwerke		3'436'209.99	2'036'840.08
Bodenorganisationsfremdkosten		15'872'701.62	14'706'586.30
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Bordverkauf		7'824'718.57	6'771'821.48
Sach- und Haftpflichtversicherungen		3'290'264.66	2'978'009.14
Liegenschafts- und Energiekosten		1'753'993.52	1'534'922.78
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
- Finanzkosten	2'226'949.95		
- übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>4'599'309.72</u>	6'826'259.67	6'502'132.82
Fernmeldekosten		611'112.38	563'294.37
Werbe- und diverse Verkaufskosten		1'053'959.19	1'092'532.07
Provisionskosten		5'977'830.97	5'599'773.33
Total Kosten		89'578'925.92	79'400'785.23

Ertragsentwicklung (in 1000 Franken)



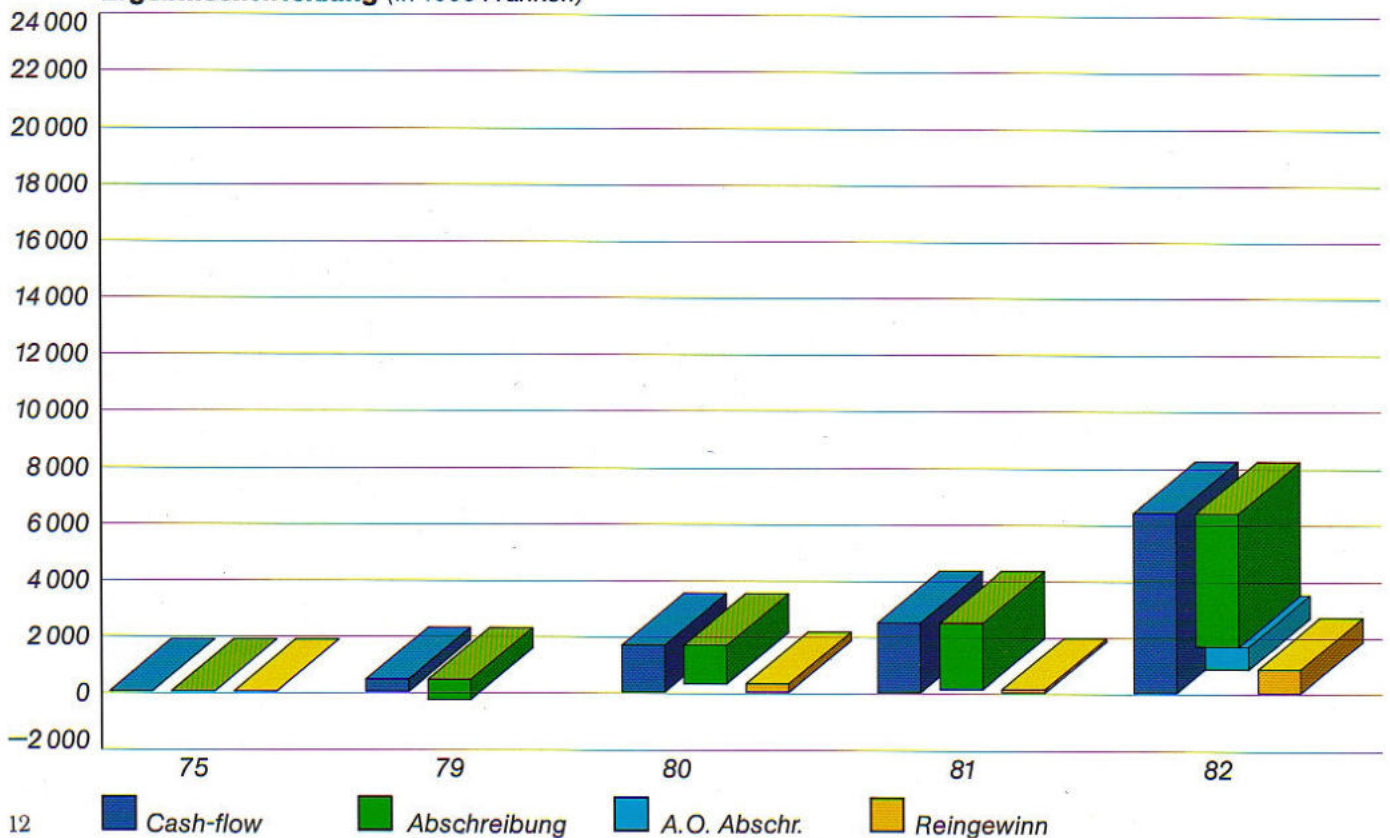
Erträge	1987		1986
Streckenerträge	Fr.	Fr.	Fr.
- Passagen	90'487'649.26		
- Fracht, Post und Übergepäck	<u>6'222'977.93</u>	96'710'627.19	86'829'794.53
Erträge aus Charterflügen		6'024'658.51	4'318'639.60
Erträge aus Fremdwartung		3'675'771.98	1'782'470.50
Erträge aus Verpflegungsbetrieben und Bordverkauf		461'993.75	213'884.10
Andere Erträge		<u>6'115'524.61</u>	<u>5'173'349.78</u>
Total Erträge		112'988'576.04	98'318'138.51
Unternehmenserfolg			
Total Erträge		112'988'576.04	98'318'138.51
Total Kosten vor Abschreibung		<u>89'578'925.92</u>	<u>79'400'785.23</u>
Bruttoergebnis		23'409'650.12	18'917'353.28
Abschreibungen			
Abschreibungen und Wertberichtigungen		<u>18'260'623.29</u>	<u>14'858'585.33</u>
Reingewinn		5'149'026.83	4'058'767.95



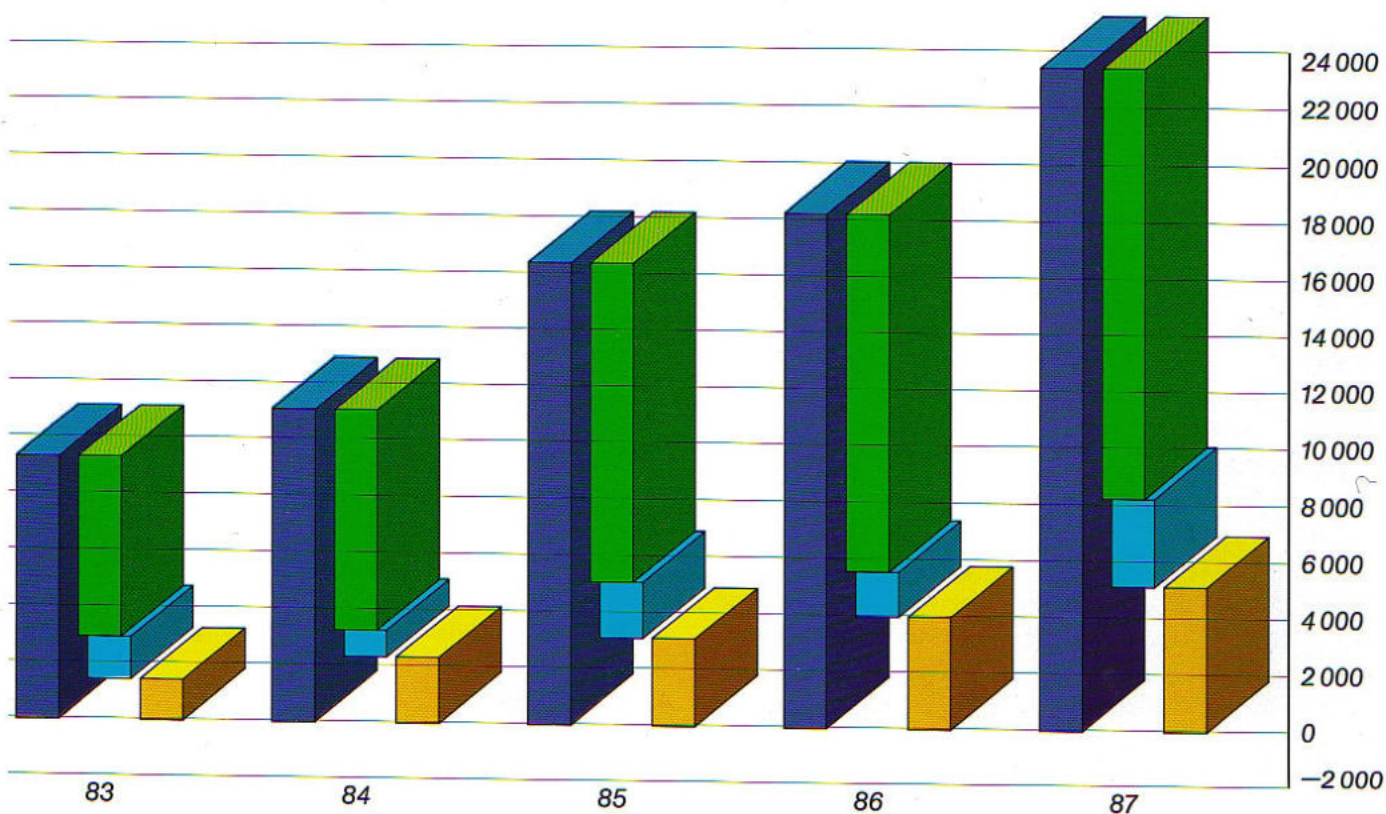
Bilanz per 31. Dezember 1987 (vor Gewinnverteilung)

Aktiven	31.12.1987		31.12.1986
	Fr.	Fr.	Fr.
Anlagevermögen			
Flugzeugpark			
- Flugzeuge*	133'999'147.87		
·/· kumulative Abschreibung	55'698'304.87	78'300'843.00	62'131'442.00
- Flugzeugwechselteile	27'094'717.73		
·/· kumulative Abschreibung	11'166'844.73	15'927'873.00	15'432'155.00
Immobilien			
- Anschaffungswerte	3'108'282.25		
·/· kumulative Abschreibung	2'001'282.25	1'107'000.00	1'331'006.00
Mobilien und Einrichtungen			
- Anschaffungswerte	10'099'830.80		
·/· kumulative Abschreibung	5'836'964.80	4'262'866.00	3'918'700.00
Anzahlungen für Flugzeuge und Forderungen		15'748'425.20	12'161'729.50
Beteiligungen		1'840'400.00	50'000.00
Total Anlagevermögen		117'187'407.20	95'025'032.50
Umlaufvermögen			
Materialbestände und Vorräte		4'518'237.07	3'232'958.47
Bankkonto Optionsanleihe		3'750'000.00	3'750'000.00
Forderungen und transitorische Aktiven		15'351'880.87	14'958'096.22
Wertschriften		542'601.00	14'288'980.00
Flüssige Mittel	625'055.53		
Festgeldanlagen	10'368'650.00	10'993'705.53	20'925'481.00
Total Umlaufvermögen		35'156'424.47	57'155'515.69
Total Aktiven		152'343'831.67	152'180'548.19
* Versicherungswert der Flugzeuge		144'100'000.00	129'000'000.00

Ergebnisentwicklung (in 1000 Franken)



Passiven	31.12.1987		31.12.1986
Eigenkapital	Fr.	Fr.	Fr.
Aktienkapital		80'000'000.00	80'000'000.00
Gesetzliche Reserven		628'000.00	418'000.00
Total Eigenkapital		80'628'000.00	80'418'000.00
Fremdkapital			
Langfristige Schulden			
- Optionsanleihe	15'000'000.00		
- Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung	27'000'000.00	42'000'000.00	42'000'000.00
Kurzfristige Schulden			
- Bankschulden	844'381.20		
- Kreditoren und transitorische Passiven	19'046'280.67	19'890'661.87	22'897'819.12
Noch nicht eingelöste Transportdokumente		2'622'147.23	1'550'733.33
Total Fremdkapital		64'512'809.10	66'448'552.45
Unternehmenserfolg			
- Gewinnvortrag	2'053'995.74		
- Gewinn 1987	5'149'026.83	7'203'022.57	5'313'995.74
Total Passiven		152'343'831.67	152'180'548.19



Kommentar zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

Das Ergebnis

Der höhere Anteil der Flugleistungen unserer Saab Cityliner-Flotte sowie der Wegfall der im Februar 1982 abgeschlossenen Vereinbarung zwischen Swissair und Crossair mit Wirkung ab Sommerflugplan 1987 – welche durch eine neue, für die Crossair kostenmässig ungünstigere Vereinbarung ersetzt wurde – beeinflussten massgebend das Ergebnis des Berichtsjahres.

Der erneut grössere Anteil unserer Saab Cityliner an den gesamten Flugleistungen brachte nochmals eine markante Erhöhung der Anzahl der beförderten Passagiere. Wie bereits im Rückblick erwähnt, entstanden uns aber durch die neue Vereinbarung mit der Swissair höhere Kosten, und der Wegfall gewisser Ertragsgarantien ergab ein weniger schnelles Wachstum der Streckenerträge als der Anzahl der beförderten Passagiere.

Trotzdem ist es uns gelungen, das Gesamtergebnis gegenüber dem Vorjahr wesentlich zu verbessern. Im Vorjahresvergleich haben die Gesamterträge um 15% und die totalen Kosten um 13% zugenommen. Der daraus resultierende Cash-flow liegt um 24% und das Reinergebnis um 27% über den entsprechenden Vorjahreszahlen.

Kosten

Der Flugstundenanteil der Saab Cityliner stieg im Jahre 1987 erneut und betrug 79% der Gesamtproduktion. Dies wirkte sich auch bei den operationellen und flugzeugabhängigen Kosten aus.

Die Personalkosten stiegen um 23%. Der Personalbestand war per Ende des Berichtsjahres 27% höher als zum entsprechenden Zeitpunkt im Jahre 1986. Die Zunahme der Personalkosten wurde auch durch die ausbezahlte Gewinnbeteiligung beeinflusst, welche uns zusätzliche Gesamtkosten von 1,6 Mio. Franken verursachte.

Erneut verlief die Entwicklung der Treibstoffkosten für uns vorteilhaft. Trotz höherer Flugleistungen der Saab Cityliner-Flotte sanken die Treibstoffkosten gegenüber dem Vorjahr um 11%. Dies ist in erster Linie auf den sinkenden Dollar zurückzuführen. Für 1988 erwarten wir keine allzu grossen Veränderungen; die Preise dürften sich ungefähr auf dem Niveau des Jahresanfangs bewegen.

Die technischen Material- und Überholungskosten verzeichnen gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von 15%. Dies ist einerseits bedingt durch den grösseren Anteil der Saab Cityliner Flugzeuge und andererseits durch die stark gestiegenen Wartungsarbeiten für fremde Gesellschaften.

Die Mieten von Flugzeugen haben um 69% zugenommen. Von den Totalkosten von 3,4 Mio. Franken entfallen rund 2,3 Mio. Franken auf die Einmietungen fremder Flugzeuge zur Durchführung der regelmässigen Nachtpost- und Kurierflüge, welche wir im Auftrag der PTT, der DHL und von EMERY durchführten.

Die Zunahme der Bodenkosten entspricht mit 8% in etwa der höheren Anzahl von Etappenflügen. Einerseits mussten wir zum Teil massive Erhöhungen der Abfertigungsansätze in Kauf nehmen, andererseits fielen durch die Übertragung der Inlandflüge zwischen Zürich und Basel sowie Basel und Genf auf Swissair-Kursnummern die entsprechenden Belastungen für Bodenkosten weg.

Ebenfalls weniger stark als die Anzahl der beförderten Passagiere sind mit einer Zunahme von 16% gegenüber dem Vorjahr die Passagierkosten angestiegen. Auch hier wirkt sich die Übertragung der erwähnten Inlandflüge auf die Swissair und die Zunahme der im Auftrag der Swissair durchgeführten Flüge aus. Für solche Flüge werden die Passagierkosten durch die Swissair getragen.

Die Sachversicherungen erhöhten sich, trotz Vergrösserung des Flugzeugparkes, lediglich um 10%. Nachdem als Folge des weltweit schadenmässig sehr ungünstig verlaufenen Jahres 1985 die Prämien im Jahre 1986 massiv angehoben wurden, erfolgte im Jahre 1987 – bedingt durch das schadenmässig bedeutend besser verlaufene 1986 – eine Reduktion der Prämien. Dies wird sich – soweit wir das heute beurteilen können – auch im Jahre 1988 fortsetzen.

Die übrigen Kosten entwickelten sich ungefähr im Rahmen des allgemeinen Geschäftsvolumens und geben zu keinen speziellen Kommentaren Anlass.

Erträge

1987 nahmen die gesamten Erträge um 15% zu.

Die Streckenerträge erhöhten sich um 11% verglichen mit einer Zunahme der Linienpassagiere um rund 25%. Diese auf den ersten Blick unvorteilhaft erscheinende Entwicklung ist auf zwei Gründe zurückzuführen: erstens auf die als Folge des neuen Vertrages mit der Swissair wegfallenden Ertragsgarantien, und zweitens auf die praktisch verdoppelte Anzahl der im Auftrag der Swissair durchgeführten Flüge. Die Entschädigung dieser Flüge ist nicht passagierabhängig, sondern wird als Fixbetrag pro Flug entrichtet.

Die Verfügbarkeit der auf 13 Einheiten erhöhten Saab Cityliner-Flotte für Charterflüge während der ganzen Saison 1987 erlaubte uns, diesen Ertrag erneut um 1,7 Mio. Franken oder um 40% zu steigern.

Die an Flugzeugen fremder Gesellschaften in unserem Wartungsbetrieb in Basel-Mulhouse vorgenommenen Arbeiten konnten in erfreulichem Masse erhöht werden. Dieser Ertrag beläuft sich nun auf rund 3,7 Mio. Franken, was einer Steigerung von 106% gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Die anderen Erträge stiegen um 0,94 Mio. Franken auf 6,12 Mio. Franken. Diese beinhalten nebst Buchgewinnen aus dem Verkauf der Super Metroliner III von 3,42 Mio. Franken, Zinsen aus Festgeldern, Kommissionen aus Crossair-Flugscheinen (durch fremde Gesellschaften abgeflogen) und andere übrige Erträge.

Bruttogewinn

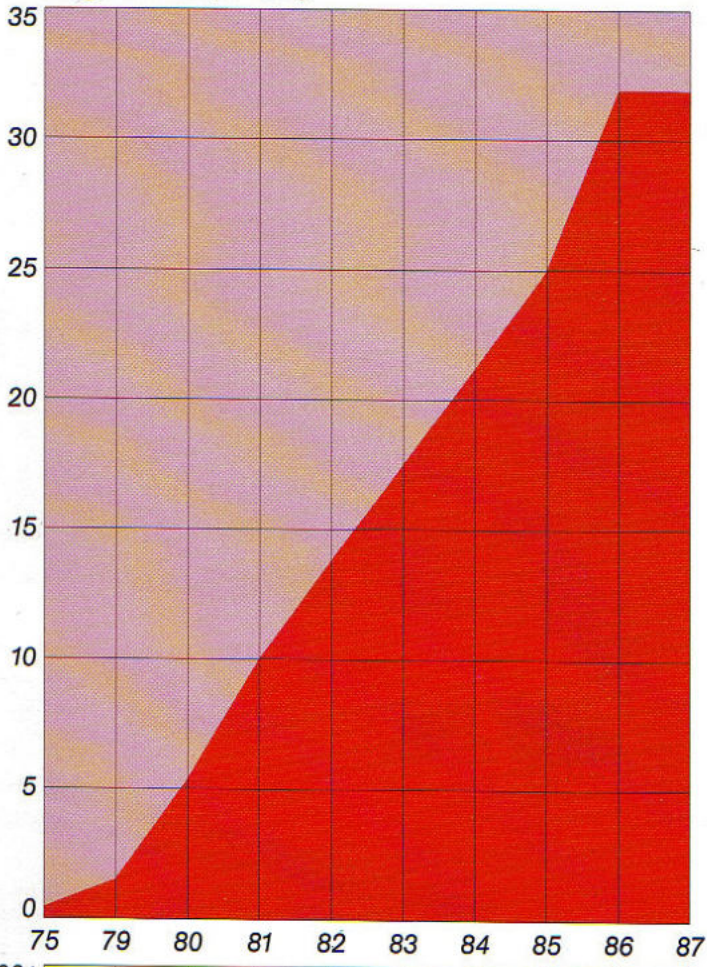
Der Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow) beträgt 23,41 Mio. Franken. Dies entspricht einer Verbesserung um 24% gegenüber dem Vorjahr und einer Relation von 20,7% vom Umsatz (Vorjahr 19,2%).

Diese Zahlen dürfen für eine Luftverkehrsgesellschaft als gut bezeichnet werden.

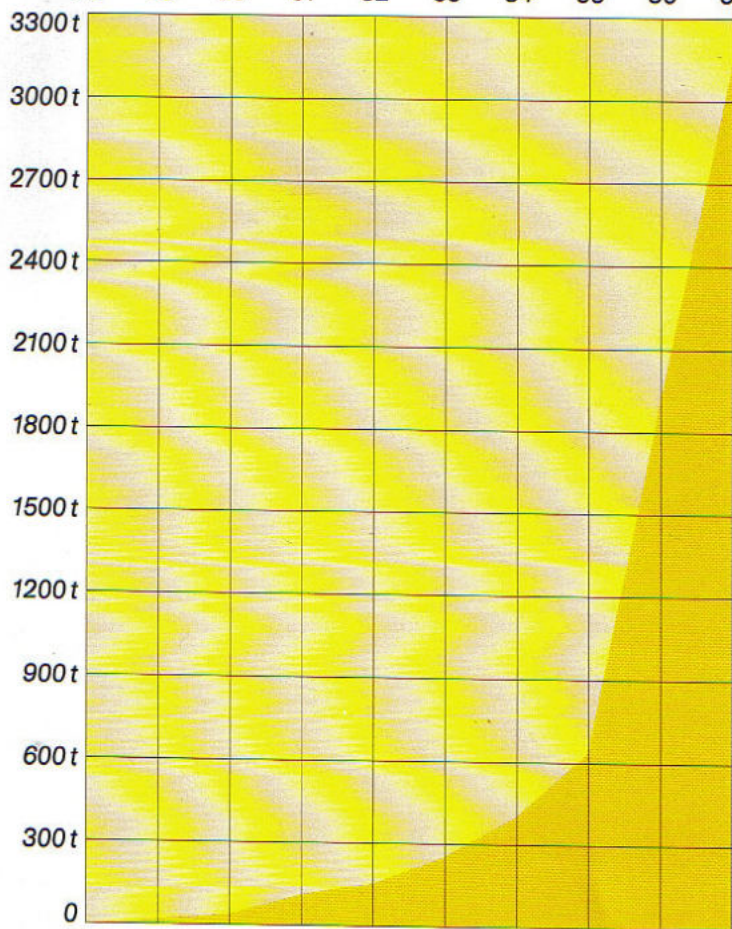
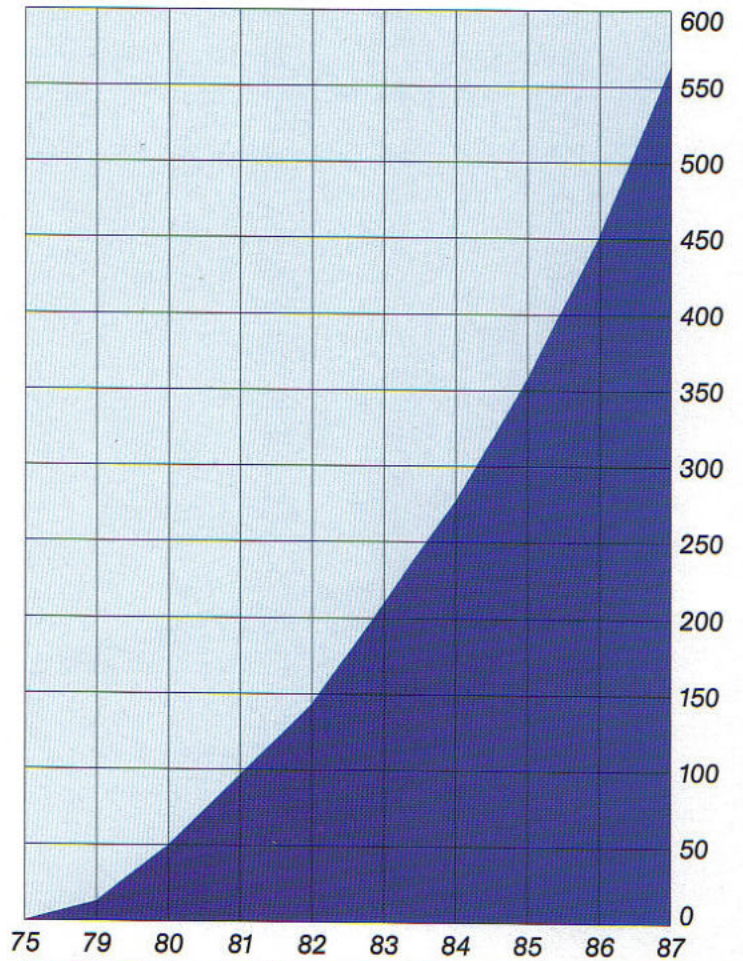
Abschreibungen

Von den Abschreibungen und Wertberichtigungen im Betrage von 18,26 Mio. Franken entfallen 13,41 Mio. Franken auf die

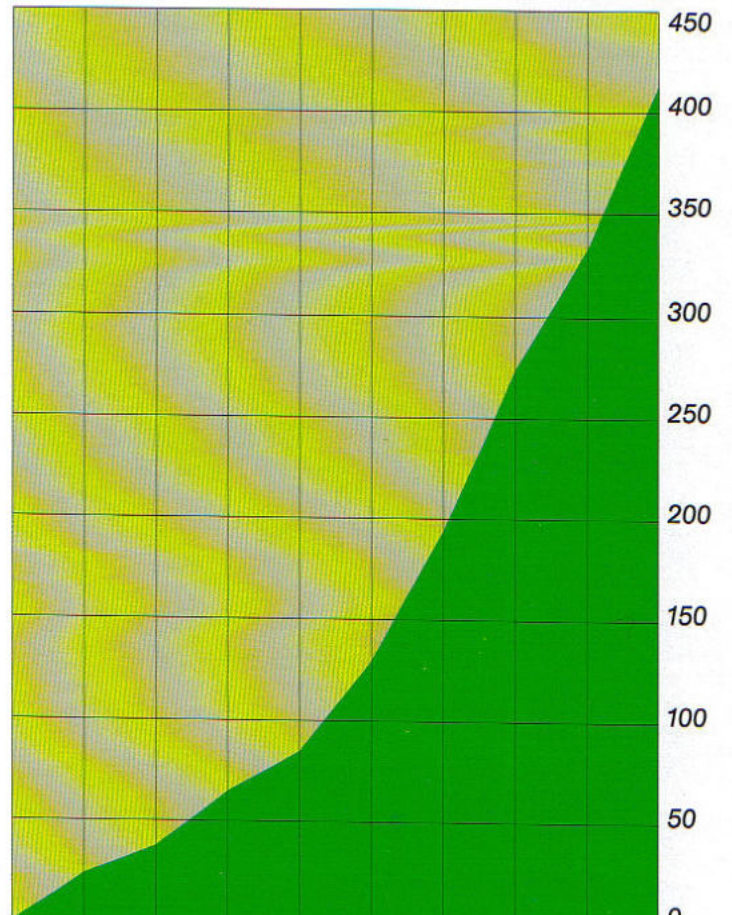
Flugstunden (in 1000)



Fluggäste (in 1000)



Fracht und Post



Mitarbeiter





HB-AHM

Flugzeuge, 1,75 Mio. Franken auf die übrigen Anlagen und 3,10 Mio. Franken auf ausserordentliche Abschreibungen.

Reingewinn

Der für das Jahr 1987 ausgewiesene Reingewinn von 5,15 Mio. Franken bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 27%. Im Vergleich zum Umsatz entspricht er einem Anteil von 4,5%; im Vorjahr waren es 4,1%.

Aktiven

Im Jahre 1987 erhöhte sich der Flottenbestand der Saab Cityliner um weitere 3 auf total 13 Einheiten. Hingegen verliessen 5 Flugzeuge vom Typ Super Metroliner III unsere Flotte. Die restlichen 2 Super Metroliner III wurden vor Jahresende an die CPS in Basel verkauft. Dieser Abgang wird sich aber bilanzmässig erst im Jahre 1988 auswirken. Im weiteren haben wir die seinerzeit an die Air Cargo Spain verkauften 2 Super Metroliner III zurückgekauft, und zwar mit der Absicht, diese nach Wiederinstandstellung weiterzuverkaufen.

Diese Bewegungen im Flugzeugpark ergaben eine Zunahme des Anschaffungswertes um 12,8 Mio. Franken auf 134 Mio. Franken per Ende des Berichtsjahres. Nach Abzug der kumulierten Abschreibungen resultierte ein Buchwert von 78,3 Mio. Franken oder 58% des Anschaffungswertes aller Flugzeuge. Der Zugang von 3 neuen Saab Cityliner und der Abgang von 5 Super Metroliner III ergab erneut eine starke Verjüngung der Flotte; das durchschnittliche Alter der Flugzeuge betrug per Ende 1987 2¼ Jahre.

Die Erhöhung des Anschaffungswertes der Flugzeug-Wechselteile um rund 4 Mio. Franken ist fast zur Hälfte auf die Anschaffung von 2 weiteren Reservetriebwerken für die Saab Cityliner zurückzuführen. Die restliche Erhöhung erfolgte im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau der Saab Cityliner-Flotte.

Die ausgewiesenen Immobilien betreffen wie im Vorjahr das Cateringgebäude in Basel und den Hangar auf dem Flugplatz Lugano-Agno.

Die Anzahlungen für Flugzeuge reduzierten sich um diejenigen für die im Laufe des Jahres abgelieferten 3 Saab Cityliner und erhöhten sich um die vorgenommenen Anzahlungen für die weiteren 6 Saab Cityliner, welche im Laufe des Jahres 1988 zur Ablieferung kommen werden.

Die Delta Air Regionalflugverkehr GmbH in Friedrichshafen, an welcher die Crossair mit 25% beteiligt ist, erhöhte im Laufe des Jahres 1987 ihr Kapital um 4 Mio. DM auf 8 Mio. DM. An dieser Kapitalerhöhung beteiligte sich die Crossair mit ihrem Anteil von 25% und erhöhte damit ihre Beteiligung an dieser Gesellschaft von 1 Mio. DM auf 2 Mio. DM. Ausserdem übernahmen wir 100% der auf dem Flugplatz Lugano-Agno domizilierten Luganair S.A.

In der Bilanz per 31. 12. 1987 haben wir diejenigen Gesellschaften, an deren Aktienkapital die Crossair mit 100% beteiligt ist, zum vollen Wert ausgewiesen. Die übrigen Gesellschaften, an deren Kapital die Crossair nur teilweise beteiligt ist, wurden vollständig abgeschrieben. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Aufstellung unserer Beteiligungen auf Seite 7.

Die Zunahme der Materialbestände und Vorräte ist aus-

schliesslich auf das höhere Ersatzteillager unseres Wartungsbetriebes zurückzuführen.

Die Wertschriften weisen eine signifikante Reduktion von 13,7 Mio. Franken auf. Der Verkauf dieser Wertschriften erfolgte im Verlaufe des ersten Halbjahres 1987. Der Grund war die Beschaffung der notwendigen Liquidität für die Bezahlung der neu eingetroffenen Saab Cityliner und für die Anzahlungen der im Laufe des Jahres 1987 zusätzlich bestellten Saab Cityliner, welche im Jahre 1988 zur Ablieferung kommen werden.

Der Rückgang der flüssigen Mittel und Festgeldanlagen um rund 10 Mio. Franken ist ebenfalls auf die Finanzierung der neuen Flugzeuge zurückzuführen. Es war uns möglich, den im Jahre 1987 aufgetretenen Finanzbedarf für die neuen Flugzeuge und die Anzahlungen der neuen Flugzeuge aus eigenen Mitteln zu decken.

Passiven

Das Aktienkapital von 80 Mio. Franken blieb im Verlaufe des Berichtsjahres unverändert.

Im weiteren haben wir 120'000 nennwertlose Genussscheine ausgegeben. Jeder Genussschein hat Anrecht auf den fünften Teil der auf eine Inhaberaktie entfallenden Ansprüche am Reingewinn und am Liquidationserlös, hat jedoch keine Mitgliedschaftsrechte. Der rechnerische Wert eines Genussscheins beträgt somit 100 Franken.

Das langfristige Fremdkapital erfuhr gegenüber dem Vorjahr keine Veränderung. Es setzt sich nach wie vor zusammen aus der Optionsanleihe von 15 Mio. Franken – mit einem Zinssatz von 3¼%, rückzahlbar im Januar 1996 – und dem in Anspruch genommenen Anteil von 27 Mio. Franken des uns für die Finanzierung der Saab Cityliner eingeräumten Konsortialkredites. Dieses Bankdarlehen von 27 Mio. Franken ist in den Jahren 1989–1991 zur Rückzahlung fällig, kann jedoch ab Ende 1988 vorzeitig zurückbezahlt werden. Im Zusammenhang mit Flugzeugfinanzierungen hat die Gesellschaft Bürgschaftsverpflichtungen im Gesamtbetrag von 4,7 Mio. Franken abgegeben.

Die Kreditoren und transitorischen Passiven konnten auf einen Betrag von rund 19 Mio. Franken reduziert werden. Hingegen erhöhte sich der Wert der noch nicht eingelösten Transportdokumente um 1,1 Mio. Franken, welche nun mit 2,6 Mio. Franken zu Buche stehen. Diese relativ starke Erhöhung kommt daher, dass der Verkauf von Crossair-eigenen Flugscheinen stark angestiegen ist, was auf den Beitritt der Crossair zum FQT (Möglichkeit der automatischen Flugscheinerstellung durch die Reisebüros) zurückzuführen ist.

Das Verhältnis von Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital beträgt 1,9 : 1,0.

Das Eigenkapital und das langfristige Fremdkapital entsprechen 105% des Buchwertes des gesamten Anlagevermögens.

Dem kurzfristigen Fremdkapital stehen 156% Umlaufvermögen gegenüber.

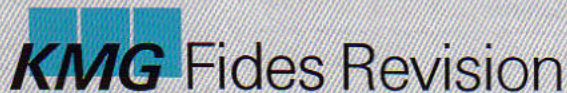
Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um Fr. 0,163 Mio. (+0,01%) erhöht. Veränderungen ergeben sich bei folgenden Positionen:

	Aktiven in Fr. 1'000	Passiven in Fr. 1'000
Flugzeuge und Flugzeugwechselteile	+16'665	
Immobilien	- 224	
Mobilien und Einrichtungen	+ 344	
Anzahlungen für Flugzeuge	+ 3'587	
Beteiligungen	+ 1'790	
Materialbestände und Vorräte	+ 1'285	
Forderungen und transitorische Aktiven	+ 394	
Wertschriften	-13'746	
Flüssige Mittel	- 9'932	
Bankschulden		+ 844
Kreditoren, transitorische Passiven und nicht eingelöste Transportdokumente		- 2'780
Gesetzliche Reserven		+ 210
Gewinnsaldo (vor Gewinnverteilung)		+ 1'889

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

	in Fr. 1'000	in Fr. 1'000
a) Beschaffung		
Reingewinn	5'149	
Abschreibungen	18'261	
Abnahme von flüssigen Mitteln		23'410
Veräusserung von Wertschriften		9'932
		13'746
		47'088
b) Verwendung		
Investitionen in Anlagen (netto)		
- Flugzeuge und Flugzeugwechselteile		29'785
- Immobilien		25
- Mobilien und Einrichtungen		1'843
- Beteiligungen		3'427
Erhöhung Anzahlungen für Flugzeuge		4'476
Zunahme Forderungen und transitorische Aktiven		964
Zunahme Materialbestände und Vorräte		1'583
Abnahme kurzfristige Schulden		1'935
Dividenden 1986		3'050
		47'088

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 1987 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, 22. März 1988

KPMG Fides Peat

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'P. Hess', written over a light blue grid background.

P. Hess

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'R. Eger', written over a light blue grid background.

R. Eger



International
Klynveld Main Goerdeler



Mitglied der Schweizerischen
Treuhänder- und Revisionskammer

7 0121RAb/03.86

Anträge an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 10. Juni 1988 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Erfolgsrechnung und der Bilanz per 31. Dezember 1987		
2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1987		
3. Verwendung des Reingewinns des Jahres 1987 von wie folgt:	Fr.	5'149'026.83
- Zuwendung an den ordentlichen Reservefonds	<u>Fr.</u>	<u>300'000.00</u>
Verbleibender Reingewinn	Fr.	4'849'026.83
Gewinnvortrag per 1. Januar 1987	<u>Fr.</u>	<u>2'053'995.74</u>
Zur Verfügung der Generalversammlung	Fr.	6'903'022.57
- Dividende von brutto 5% auf das Aktienkapital von Fr. 76'250'000.00*)	Fr.	3'812'500.00
- Dividende für 120'000 Genussscheine à Fr. 5.00 pro Genussschein	<u>Fr.</u>	<u>600'000.00</u>
Vortrag auf neue Rechnung	Fr.	2'490'522.57

*) Die restlichen Fr. 3'750'000.00 sind für die Optionsanleihe reserviert.

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, so gelangt die Dividende ab 16. Juni 1988 wie folgt zur Auszahlung:

Dividende 1987 pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.00		Fr. 12.50
·/· 35% Verrechnungssteuer	<u>Fr.</u>	<u>4.37</u>
Netto pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.00	Fr.	8.13
Vergütung erfolgt an die uns bekannte Zahlstelle		
Dividende 1987 pro Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.00		Fr. 25.00
·/· 35% Verrechnungssteuer	<u>Fr.</u>	<u>8.75</u>
Netto pro Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.00	Fr.	16.25
Zahlung gegen Coupon Nr. 6 durch Ihre Bank		
Dividende 1987 pro Genussschein ohne Nennwert		Fr. 5.00
·/· 35% Verrechnungssteuer	<u>Fr.</u>	<u>1.75</u>
Netto pro Genussschein	Fr.	3.25
Zahlung gegen Coupon Nr. 6 durch Ihre Bank		

10 Jahre im Überblick

Verkehrsleistungen	1987	1986	1985
Anzahl Etappenflüge Strecken	37'362	35'236	29'597
Charter und übrige	1'918	2'045	1'561
Anzahl Flugstunden Strecken	31'563	31'924	24'994
Charter und übrige	2'600	2'459	1'907
Beförderte Etappenpassagiere Strecken	564'192	451'888	358'104
Charter und übrige	24'136	20'270	12'410
Beförderte Fracht und Post in kg	3'141'494	1'916'415	636'135
Angebote Sitzplätze im Streckenverkehr	1'056'091	937'611	719'017
Durchschnittliche Auslastung der Sitzplätze	53%	48%	50%
Personalbestand			
Festangestellte	414	333	274
Teilzeitmitarbeiter	20	8	6
Erträge und Kosten in Fr. 1'000			
Streckenerträge	96'710,6	86'829,8	70'648,1
Chartererträge	6'024,7	4'318,6	2'918,4
Übrige Flugbetriebserrträge	4'137,8	1'996,4	1'648,9
Gesamterträge	112'988,6	98'318,1	82'047,4
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	89'578,9	79'400,7	65'662,1
Bruttoergebnis (Cash-flow)	23'409,7	18'917,4	16'385,3
Abschreibungen	18'260,7	14'858,6	13'282,2
Reinergebnis	+5'149,0	+4'058,8	+3'103,1
Bilanz per 31. Dezember nach Gewinnverteilung			
Bilanzsumme	152'343,8	152'180,5	137'680,1
Aktiven Anlagevermögen	117'187,4	95'025,0	93'709,4
Umlaufvermögen	35'156,4	57'155,5	43'970,7
Passiven Eigenkapital	80'928,0	80'628,0	80'418,0
Fremdkapital	68'925,3	69'498,5	56'006,9
Gewinn- und Verlustkonto	+2'490,5	+2'054,0	+1'255,2
Dividenden	5%	4%	4%

1984	1983	1982	1981	1980	1979	1975
25'958	22'051	16'384	10'677	5'966	1'586	-
1'461	422	554	502	735	839	-
21'225	17'521	13'797	10'049	5'401	1'511	-
1'535	449	1'254	1'301	1'842	2'164	448
277'249	210'275	143'736	96'815	50'327	12'739	-
9'432	1'885	4'421	3'771	3'691	4'022	-
402'884	254'656	153'686	111'388	37'700	14'938	-
551'520	371'500	266'253	170'227	97'340	27'084	-
50%	57%	54%	57%	52%	47%	-
194	130	85	65	38	24	-
5	4	4	4	4	4	2
57'289,3	46'027,9	33'846,2	20'672,6	10'868,9	2'571,5	-
2'184,8	336,9	1'714,8	1'626,3	1'783,2	1'669,8	-
2,6	46,1	80,4	126,7	254,1	391,1	77,7
62'803,4	47'511,2	37'042,9	23'749,8	12'994,4	4'680,3	78,1
51'729,3	38'218,1	30'669,7	21'280,0	11'341,2	4'263,4	65,7
11'074,1	9'293,1	6'373,2	2'469,8	1'653,2	416,9	21,4
8'746,4	7'863,3	5'531,7	2'364,4	1'359,2	709,3	15,4
+2'327,7	+1'429,8	+841,5	+105,4	+294,0	-292,4	+0,6
110'611,1	83'795,0	54'824,7	36'080,4	13'767,3	8'355,8	140,4
79'421,9	45'321,5	41'824,7	27'125,1	8'942,2	6'357,8	91,4
31'189,2	38'473,5	12'766,9	8'955,3	4'825,1	1'998,0	49,0
50'258,0	50'138,0	25'063,0	16'013,0	8'003,0	4'001,5	115,5
59'531,0	33'048,6	29'268,9	19'959,3	5'751,6	4'604,3	19,4
+822,1	+614,4	+259,6	+108,1	+12,7	-279,8	+5,5
4%	4%	4%	-	-	-	-



Dank der modernen und zuverlässigen Flugsicherung durch die Schweiz. Aktiengesellschaft für Flugsicherung hat der Flugplatz Lugano-Agno den selben technischen Standard wie ein Grossflughafen.

Ausblick auf das Jahr 1988

Die europäische Liberalisierung steht vor der Tür

Der zivile Luftverkehr in Europa steht ganz im Zeichen der sogenannten Liberalisierung, was einem Umbruch oder gar einer Neuorientierung im Luftverkehr gleichkommt. Von den politischen Bestrebungen, den Gesamtmarkt innerhalb der EG im Sinne der Römerverträge von 1957 bis zum Jahre 1992 ganz zu liberalisieren, soll auch der Luftverkehr nicht ausgenommen werden. These und Antithese, Pro und Kontra, Vorteile und Nachteile der europäischen Liberalisierung werden zur Zeit in der Crossair Bordzeitung «Crosstalk» in einer ausführlichen und viel beachteten Interview-Serie mit den führenden Köpfen der europäischen Luftfahrt zur Sprache gebracht.

Der Entscheid des EG-Ministerrates vom 7. Dezember 1987, auch den Luftverkehr zu liberalisieren, kommt einem Fanal gleich. Für die Schweiz, die nicht Mitglied der EG ist, bedeutet der Liberalisierungsentscheid zweifellos eine gründliche Neuüberdenkung ihrer eigenen Position und damit verbunden der Luftfahrtpolitik, was sich unter anderem auch in der längst fälligen Revision des Eidgenössischen Luftfahrtgesetzes niederschlagen sollte. Eines muss klar sein: die Schweiz darf nicht zur Insel werden, dies käme einer marktpolitischen Isolierung gleich. Es gilt, sich rechtzeitig dem neuen Umfeld anzupassen und sich jetzt nicht nur als Europäer zu fühlen, sondern im gesamteuropäischen Geist auch danach zu handeln.

Ab 1990 wird die Hauptverwaltung der Crossair auf dem Flughafen Basel-Mulhouse konzentriert sein. Die Crossair ist dann auf einem internationalen Flughafen beheimatet, der – wie immer sich die Schweiz zur europäischen Liberalisierung stellen oder eingliedern wird – direkten Zugang zum EG-Luftverkehr hat, steht doch dieser Flughafen auf französischem Boden. Die Crossair will sich, wie bereits betont, in jedem Fall in angemessener Weise an der europäischen Liberalisierung beteiligen. Aus diesem Grund hat sie die Absicht, sich im Jahre 1988 an einer französischen Regionalfluggesellschaft zu beteiligen, im gleichen Stil wie an der deutschen Regionalfluggesellschaft Delta Air.

Erweitertes Streckennetz

Einen relativ breiten Raum nimmt für 1988 die Streckenplanung ein:

Geplant ist im Auftrag der Swissair zusätzlich ab Zürich nach Linz, Graz, Marseille und Genua und ab Genf nach Bordeaux zu fliegen.

Neue Crossair-Linien sind ab Lugano nach Rom und ein dritter Kurs auf der Strecke Lugano–Bern–Paris vorgesehen. Die erst kürzlich eröffnete Linie nach Florenz soll mit einem zusätzlichen Flug, der dem Geschäftsmann die Hin- und Rückreise am selben Tag ermöglicht, ergänzt werden. Lugano–Nizza wird neu mit Saab Cityliner bedient.

Auf der Strecke Basel–Lugano sind in Zukunft mehr Verbindungen zu erwarten. Im Planungsstadium sind auch die folgenden Crossair-Linienverbindungen: Bern–Basel–Frankfurt; Genf–Stuttgart; Zürich–Bremen; Basel–Hamburg.

Flottenerweiterungsprogramm

Die für 1989 plazierten Optionen von zehn Saab Cityliner

werden unter der Bezeichnung Saab 340B mit zahlreichen Neuerungen und Verbesserungen bestückt sein. Die neuen Saab Cityliner 340B werden stärkere Triebwerke und ein höheres Abfluggewicht haben. Dies wird uns erlauben, auf längeren Strecken eine erhöhte Zuladung an Passagieren, Fracht und Post zu transportieren. Durch die erhöhte Triebwerksleistung kann die Reisegeschwindigkeit um rund 15% erhöht werden, was sich vor allem bei längeren Flügen positiv auswirken wird.

Genau so wichtig wie das Jahr 1980, als sich die Crossair für den Ankauf der Saab Cityliner Flugzeuge entscheiden musste, wird für die Gesellschaft das Jahr 1988 werden. Da sich der Flugzeughersteller Saab leider noch nicht für eine Weiterentwicklung des Cityliner als «stretched version» entschlossen konnte, setzte die Crossair eine spezielle Arbeitsgruppe ein, deren Aufgabe es ist, im Jahre 1988 das zukünftige Flugzeug für die Ablösung des Saab Cityliner in den neunziger Jahren bereits heute schon zu evaluieren. In Betracht fallen dabei Flugzeuge, die bedeutend schneller sind als der heutige Saab Cityliner und eine höhere Sitzplatzkapazität aufweisen (EG-Norm 70). Die Crossair möchte der Herausforderung der Zukunft optimal entgegenreten und dem Markt das bestmögliche Produkt anbieten.

Kapital

Im Zeichen der europäischen Liberalisierung im Luftverkehr erwartet die Crossair einen zweifellos härteren Konkurrenzkampf. Die Crossair möchte für diese Herausforderung optimal gerüstet sein, denn sie will an der Liberalisierung voll mitpartizipieren. Aus diesem Grund plant die schweizerische Ergänzungsflygesellschaft, ihre Eigenfinanzbasis durch eine signifikante Kapitalerhöhung zu verbreitern.

Der Verwaltungsrat entscheidet in der ersten Jahreshälfte 1988 definitiv über diesen Schritt. Es ist vorgesehen, die Kapitalerhöhung im Juni 1988 zu Vorzugsbedingungen für die Crossair-Aktionäre vorzunehmen, und der Swissair erneut eine Beteiligung zu offerieren. Die grundsätzliche Finanzpolitik der Crossair liegt nach wie vor in einer gesunden Eigenfinanzierung beim Ankauf von neuen Flugzeugen. Dabei soll vor allem ein hohes Mass an finanzieller Unabhängigkeit angestrebt werden.

Trotz des einschneidenden Börsensturzes vom Oktober 1987 konnte sich die Crossair-Namenaktie erstaunlich gut halten. Mit einer Erhöhung des Kurswertes von 22% auf Fr. 500.– Ende 1987 (Ende 1986 Fr. 410.–) gehört die Crossair-Namenaktie zu den wenigen Wertpapieren, die einen Kursgewinn ausgewiesen haben.

Es ist der Treue der Crossair-Aktionäre zu verdanken, dass die Namenaktien, die 75% des Aktienkapitals der Crossair ausmachen, wertmässig zugelegt haben. Der Crossair-Aktionär ist erfreulicherweise kein Investor, der nur spekulative Interessen verfolgt. Die Gesellschaft darf stolz darauf sein, auf Aktionäre zählen zu dürfen, die sich mit der Firma echt verbunden fühlen und die persönlich am Wohl und Gedeihen der Gesellschaft interessiert sind. Die Crossair wiederum möchte diese positive Haltung der Aktionäre mit Entgegenkommen der verschiedensten Art, unter anderem auch – wie bereits angetönt – mit einer aktionärsfreundlichen Erhöhung des Kapitals gebührend belohnen.

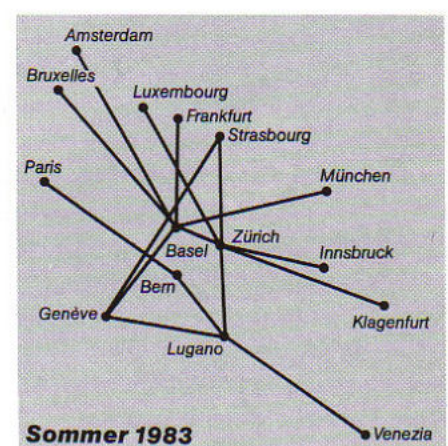
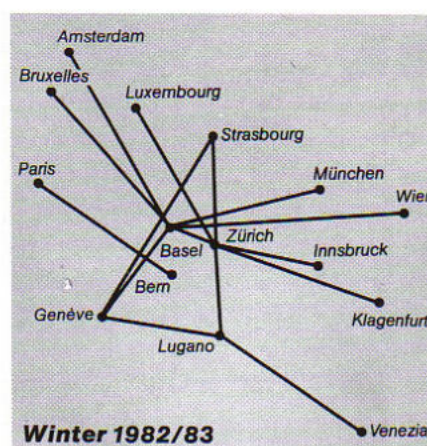
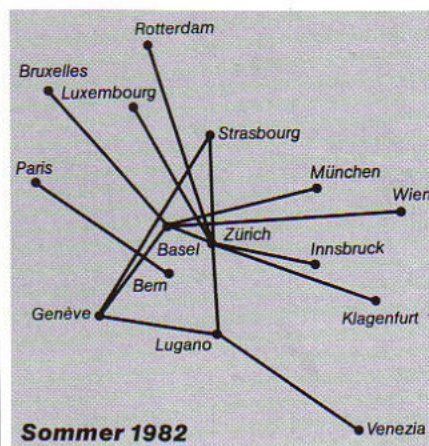
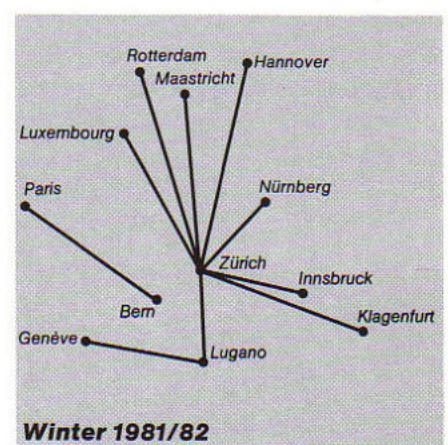
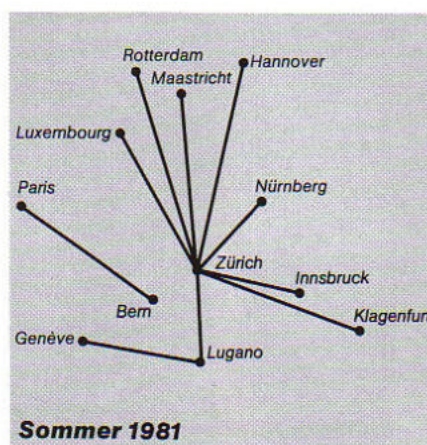
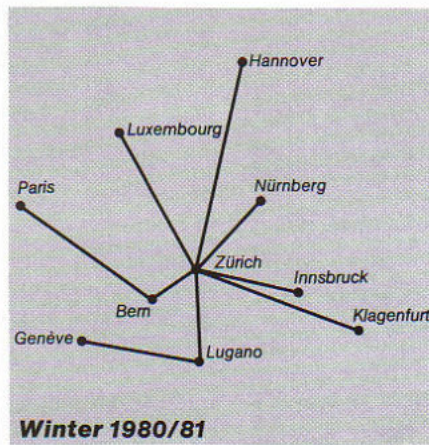
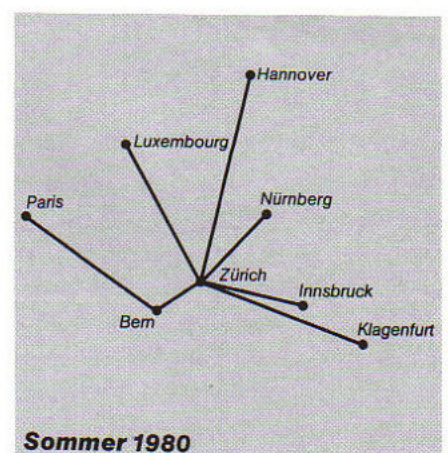
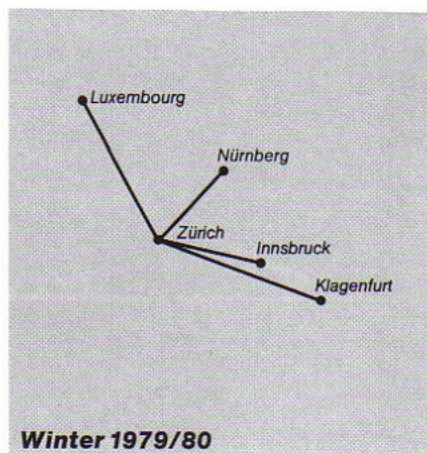
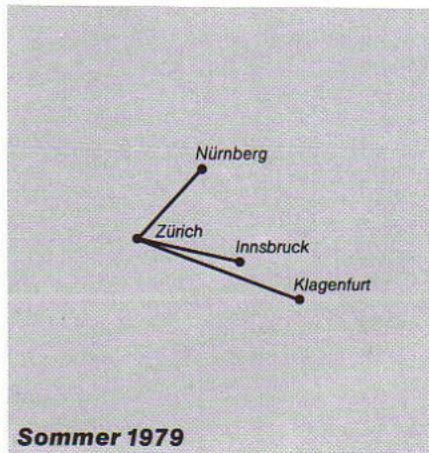
Crossair verlegt Hauptsitz von Zürich nach Basel

Durch den Entscheid des Verwaltungsrates der Crossair vom Dezember 1987 ist beschlossen worden, im Jahre 1990 den Sitz der Geschäftsleitung der Crossair von Zürich auf den Flughafen Basel-Mulhouse zu verlegen.

Dieser Entscheid ist vor allem auch im Hinblick auf die vorzeigte Entwicklung der Liberalisierung des Luftverkehrs innerhalb der europäischen Gemeinschaft zu sehen. Dadurch, dass der Flughafen Basel-Mulhouse auf französischem Territorium liegt

und von der Schweiz und Frankreich gemeinsam betrieben wird, werden wir unabhängig von der zukünftigen Beziehung der Schweiz zur EG die Möglichkeit haben, mehr am Markt zu sein. Andere erfolgreiche Industrien in der Schweiz wie die Chemie, Nahrungsmittelindustrie, Maschinenindustrie sowie auch die Banken und Versicherungen haben sich schon lange multinational entwickelt. Diese Internationalisierung wird im zukünftigen Europa auch für den Luftverkehr eine ganz andere Bedeutung bekommen, als dies in der Vergangenheit der Fall war.

Die Entwicklung unseres Streckennetzes

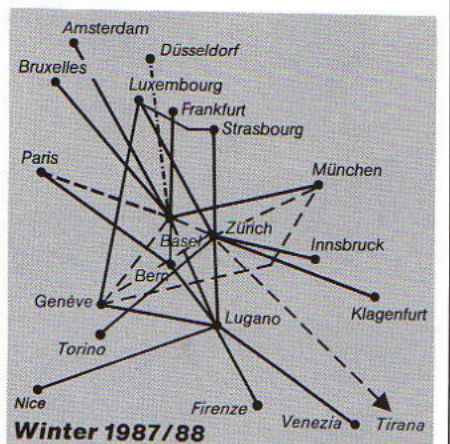
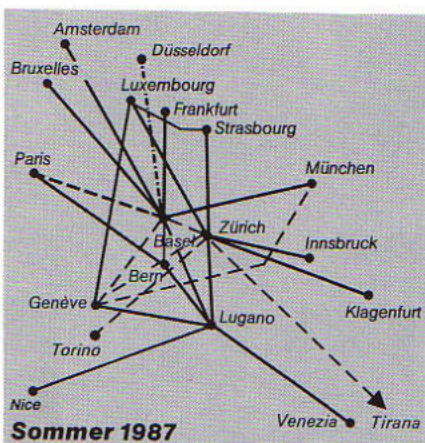
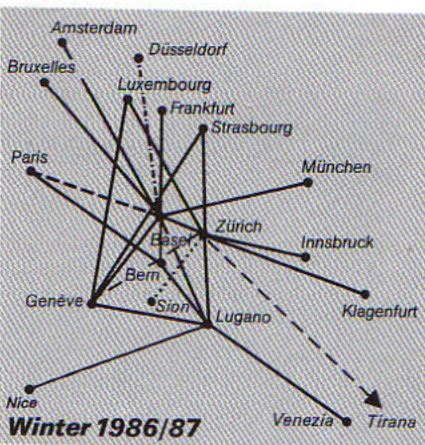
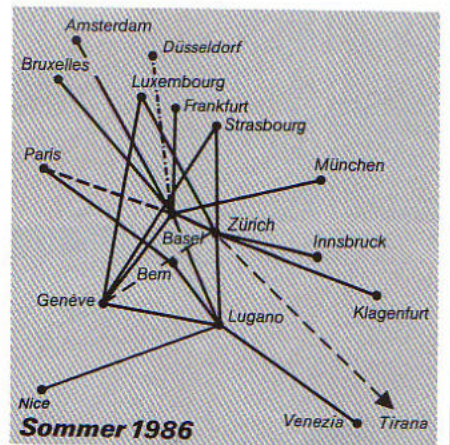
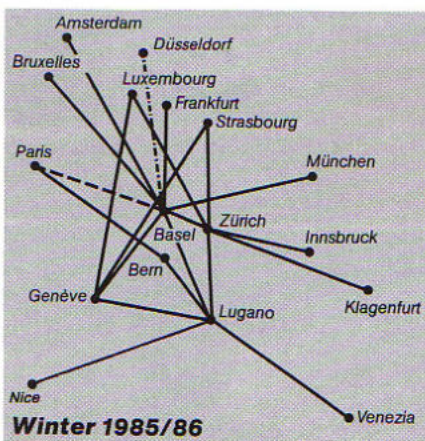
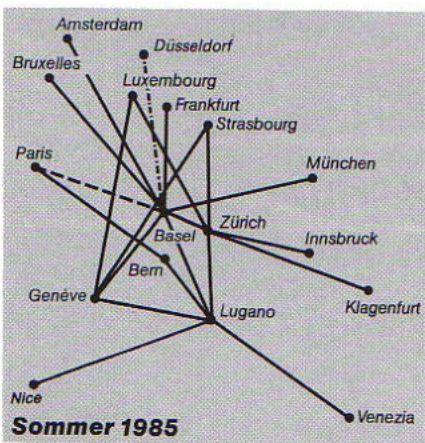
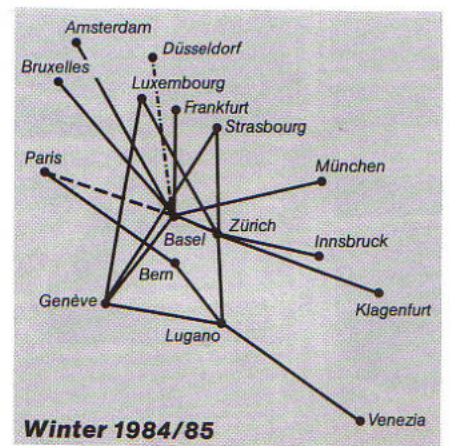
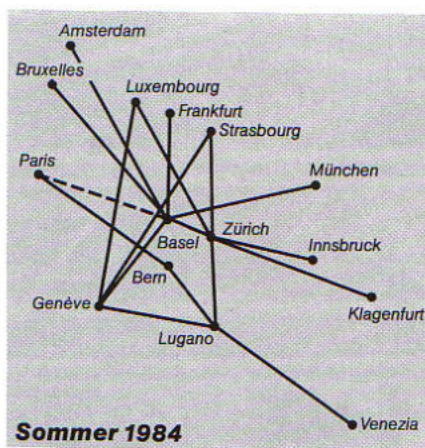
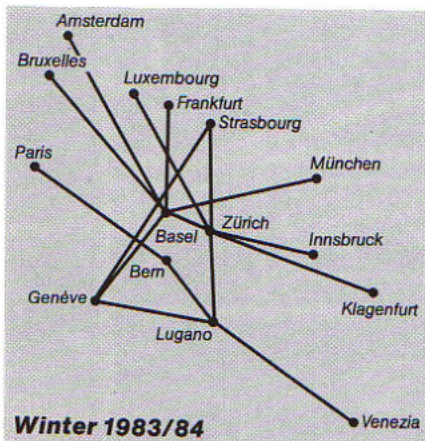


Da bereits heute schon ein wesentlicher Teil des Betriebes der Crossair auf dem Flughafen Basel-Mulhouse etabliert ist, werden die heutigen Kommunikationsprobleme, welche durch die räumliche Distanz zwischen dem betrieblichen Teil der Crossair in Basel und der Geschäftsleitung in Zürich bestehen, gelöst. Im weiteren wird sich dieser Umzug auch günstig auf die Kostenstruktur auswirken.

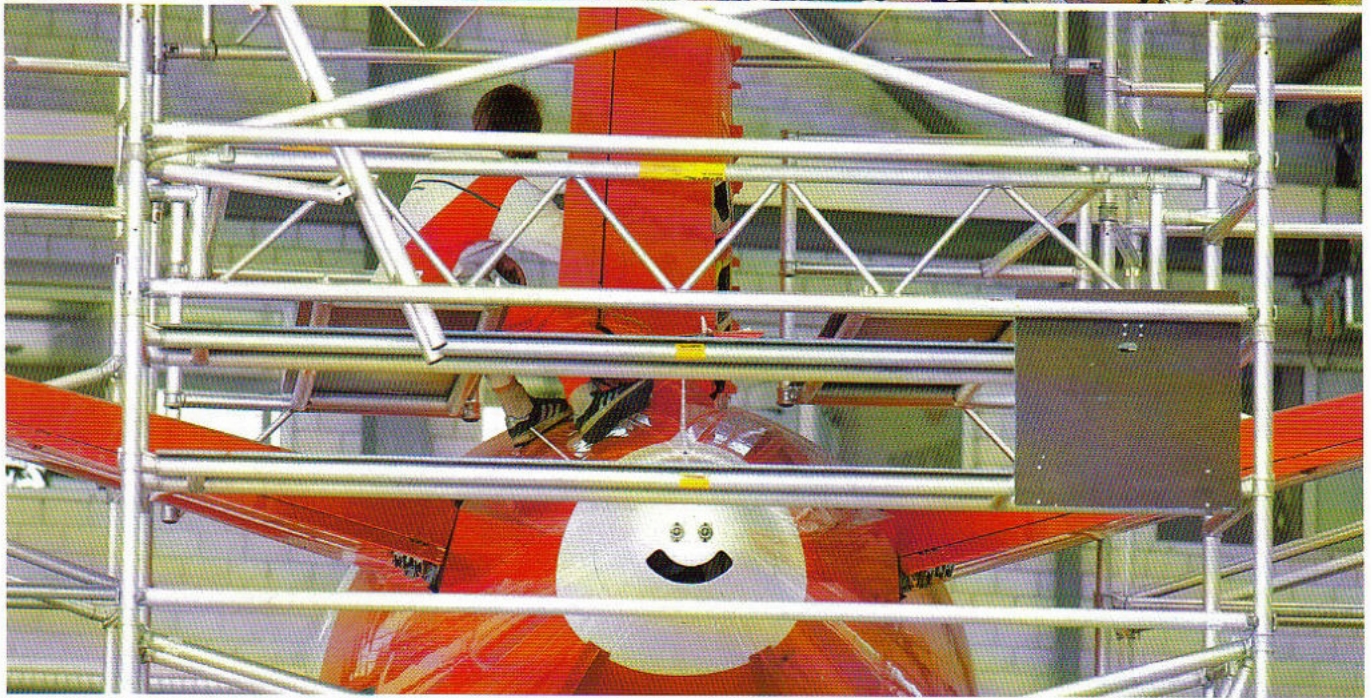
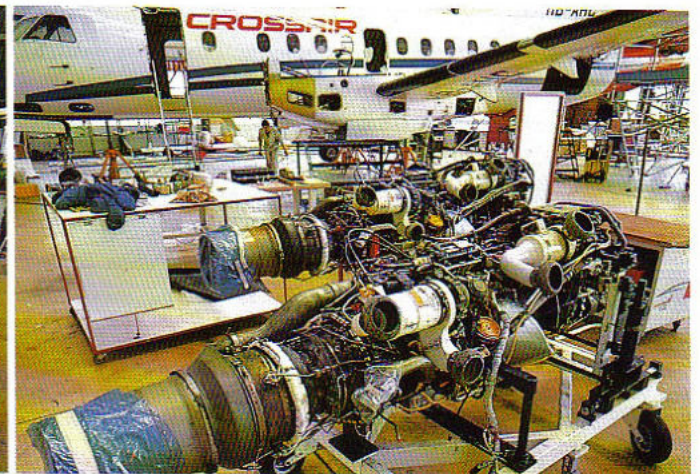
Wegen des geplanten Umzuges auf den Flughafen Basel-Mulhouse muss die Crossair den bestehenden Hangar sowie das

Bürogebäude erweitern.

Nur so wird es möglich sein, die zukünftige Crossair-Flotte sowie Flugzeuge anderer Gesellschaften optimal warten zu können. Die Planungsphase für den neuen Hauptsitz wird bis Ende 1988 dauern. Anschliessend rechnen die Baufachleute mit einer rund 15monatigen Bauzeit. Die Investitionen werden sich auf rund 30 Mio. Franken belaufen. In Zürich verbleibt später noch die Regionalverkaufsleitung, das Catering und die Line-maintenance.



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



Der technische Wartungsbetrieb der Crossair in Basel-Mulhouse ist für den Unterhalt der gesamten Flotte verantwortlich. Dank gut ausgebildeten Spezialisten und modernen Testgeräten kann der Grossteil der Arbeiten im eigenen Betrieb ausgeführt werden.

Die Verlegung des Hauptsitzes nach Basel hat die Crossair vorgängig mit der Basler und Zürcher Regierung besprochen und abgestimmt. Die Basler Regierung, die Basler Handelskammer sowie die Direktion des Flughafens Basel-Mulhouse haben diesen Entscheid wohlwollend unterstützt.

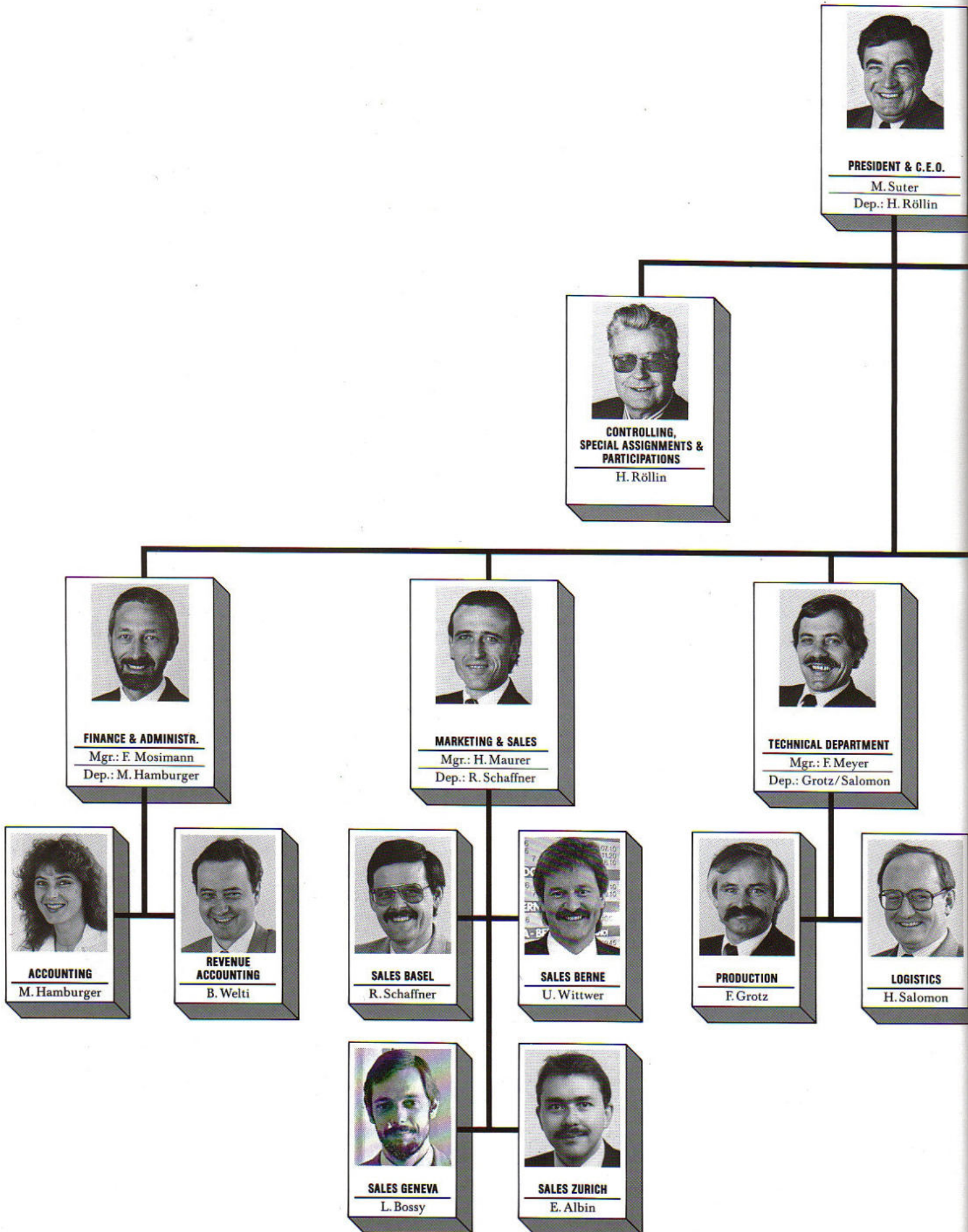
Obwohl die Crossair dadurch in Zukunft in der Region Basel noch mehr verankert sein wird, muss betont werden, dass sich die Crossair voll und ganz mit der gesamten Schweiz, ihrer Bevölkerung und insbesondere ihrer Wirtschaft identifiziert. Sie will auch weiterhin eine Fluggesellschaft mit schweizerischem Charakter sein, die den Ergänzungsflugverkehr im gesamtschweizerischen Interesse in enger Zusammenarbeit mit der Swissair und den ausländischen Partnergesellschaften europaweit betreibt. Die Crossair ist in Lugano ebenso zu Hause wie in Basel, Zürich, Bern oder Genf und vielleicht bald einmal in Sion.


Verkehrserwartungen und Budget

1988 bieten wir im Linienverkehr gut 270'000 Sitzplätze oder 25% mehr an als im Vorjahr. Das Passagieraufkommen budgetieren wir mit 702'000 Fluggästen. Mit anderen Worten, wir erwarten im Linienverkehr bei den Passagieren gegenüber 1987 einen Zuwachs von 24%. Die Auslastung erwarten wir unverändert bei 53%. Für 1988 rechnen wir mit Gesamterträgen von rund 131 Mio. Franken, sowie mit Gesamtkosten von ca. 105 Mio. Franken. Dies sollte uns einen Cash-flow von rund 26 Mio. Franken bringen, was 20% der Gesamterträge entspricht. Nach ordentlichen Abschreibungen von ca. 18 Mio. Franken sollte uns für 1988 ein Nettoergebnis von rund 8 Mio. Franken verbleiben.

Wir sind uns auch diesmal bewusst, dass die von uns gesteckten Ziele hoch liegen und es erneut, vor allem auch im Hinblick auf die Liberalisierung, vereinte Anstrengungen all unserer Mitarbeiter bedarf, auf die wir vertrauen.

Organigramm 1988







DELEGATE OF THE PRESIDENT
M. Eggenschwiler



ASSISTANT TO THE PRESIDENT
U. Zahnd




FLIGHT OPERATIONS
Mgr.: P. Kurrus
Dep.: H. Ming



GROUND OPERATIONS
Mgr.: A. Felder
Dep.: vacant




HEAD OFFICE OF TICINO AND SOUTHERN EUROPE
Mgr.: M. Ostini
Dep.: R. Incerti



CHIEF PILOT
H. Ming



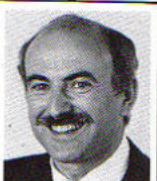
RECRUITMENT & TRAINING
M. Schmid



DISPATCH
P. Portmann




FLIGHT ATTENDANTS
B. Steinmann




STATION LUGANO
R. Incerti




TECHNICAL PILOT
J.-C. Rochat



DOCUMENTATION
A. Luginbühl



CATERING
E. Schmid



STATION BERNE
H. Kafader

lugano-arno

