

Crossair Geschäftsbericht 1988



Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1988

Verwaltungsrat

Dr. A.J. Wiederkehr, Zürich, Präsident*
M. Suter, Zürich, Vize-Präsident und Delegierter*
Dr. D. Gruenberg, Kilchberg/ZH*
Dr. M. Junger, Aesch-Forch/ZH*
F. Maurhofer, Erlenbach/ZH*
P. Oes, Birchwil/ZH*
R. Ducret, Carouge/GE
W.J. Fleischmann, Verona, N.J., USA
A. Geissmann, Küsnacht/ZH
Th. Heberlein, Fällanden/ZH
F. Lachat, Porrentruy/JU
Th. Lombard, Conches/GE
Ch. Norgren, Vaduz, FL
P. Nyffeler, Seltisberg/BL
M. Pieper, Wollerau/SZ
U. Sadis, Lugano
R. Staubli, Zürich
* Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

Geschäftsleitung

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

Kontrollstelle

KPMG Fides Peat, Zürich

Inhalt

	Seite
Das Jahr 1988 im Überblick	2
Firmenorganigramm	10
Erfolgsrechnung	14
Bilanz	18
Kommentar zu Erfolgsrechnung und Bilanz	20
Bericht der Kontrollstelle	25
Anträge an die Generalversammlung	26
5 Jahre im Überblick	27
Ausblick auf das Jahr 1989	28



Das Jahr 1988 im Überblick

In Kürze: Ereignisse...

- Verdoppelung des Aktienkapitals von 80 Mio. auf 160 Mio. Franken.
- Beteiligung der Swissair am erhöhten Aktienkapital im Ausmass von rund 40%.
- Bestellung von 5 Saab 340B Cityliner mit Optionen für 20 weitere. Crossair ist der Erstkunde dieses – im Vergleich mit dem jetzigen Saab 340A Cityliner – leistungsfähigeren Baumusters.
- Crossair schliesst mit Saab einen Vorvertrag ab über den Kauf von 25 Saab 2000 (und Optionen für 25 weitere). Auch bei diesem 50plätzigen Regionalverkehrsflugzeug der fortgeschrittensten Generation ist die Crossair Erstbesteller. Sie gibt damit den Anstoss zum Bau dieses Flugzeugs. Die Ablieferungen sind für 1993 und später vorgesehen.
- Anwachsen der Flotte von 13 auf 19 Saab 340A Cityliner mit je 33 Passagiersitzen.
- Beteiligung an der Gründung der Alsavia, einer im Elsass etablierten Regionalfluggesellschaft nach französischem Recht mit einem Aktienkapital von 2 Mio. Franzosen Franken, welches im Geschäftsjahr 1989 auf 15 Mio. Franzosen Franken erhöht werden soll.
- Bestellung eines Flugsimulators SF340A/B für die Pilotenausbildung. Rahmenkredit: 13 Mio. Franken.

- Neuorganisation der Crossair aufgrund des Wachstums der Gesellschaft und im Hinblick auf die künftigen Aufgaben.
- Erweiterung des Streckennetzes. Neue Zielorte: Stuttgart von Genf und Bremen von Zürich aus, ferner (im Auftrag der Swissair) Bordeaux und Marseille von Genf, Düsseldorf, Genua, Linz und Graz von Zürich aus.

... und Ergebnisse

- Die Verkehrsergebnisse übertrafen beträchtlich die budgetierten anspruchsvollen Werte: Anzahl Flüge 1988: 46'033 (+17,2%); Passagiere: 760'744 (+29,3%); Fracht und Post: 3'304 Tonnen (+5,2%). Dies ergab eine Auslastung von 56% (1987: 53%).
- Auch das finanzielle Ergebnis sieht gut aus: Bei Erträgen von 138 Mio. Franken und Gesamtkosten ohne Abschreibungen im Betrage von 110 Mio. Franken stellte sich ein Bruttogewinn vor Abschreibungen (Cash-flow) von 28 Mio. Franken und ein Reingewinn von 8 Mio. Franken ein.

Mit der Swissair auf gemeinsamem Kurs

Für Schlagzeilen in den Medien sorgte im Frühling 1988 die Nachricht, dass sich die Swissair im Rahmen der vorgesehenen Kapitalerhöhung der Crossair von 80 Mio. auf 160 Mio. Franken –



also einer Verdoppelung – in namhaftem Ausmass an der Crossair beteiligen werde. Die Meldungen erweckten teils unzutreffende Ansichten, die berichtigt werden mussten. Die Swissair wollte sich nicht die Crossair einverleiben, wie da und dort zu lesen und zu hören war, sondern sich mit jener in einem partnerschaftlichen Verhältnis verbünden, um gemeinsam künftigen Herausforderungen besser gewachsen zu sein. Und diese Herausforderungen werden im Zeichen der Liberalisierung des Luftverkehrs und der für 1992 beschlossenen Öffnung des EG-Binnenmarktes nicht auf sich warten lassen, im Gegenteil: Bewährungsproben waren jetzt schon zu bestehen, und sie werden zahlreicher und härter ausfallen.

Was geschah in Wirklichkeit? Die Swissair beteiligte sich an der Crossair mit rund 38% des Aktienkapitals und sicherte sich damit 41% der Stimmrechte. In den Verwaltungsrat der Crossair zogen als Vertreter der Swissair – zu den 15 übrigen Verwaltungsräten – die Herren Dr. Martin Junger und Peter Oes ein.

Der Schulterschluss der nationalen Luftverkehrsgesellschaft Swissair mit der «kleinen» Crossair darf ohne Übertreibung als Ereignis von gesamtschweizerischer Bedeutung eingestuft werden, das unsere Luftverkehrspolitik stark beeinflussen wird. Es wurde damit eine Symbiose vollzo-

gen, von der wertvolle und bedeutsame Synergieeffekte zu erwarten sind und die in einem Umfeld, das durch einen zunehmend härter und unerbittlicher werdenden Wettbewerb gekennzeichnet ist, die langfristigen Aussichten für beide Unternehmen beträchtlich verbessert.

Wahrung der Eigenständigkeit

Als die Verhandlungen zwischen der Swissair und der Crossair geführt wurden, stand von Anfang an der Grundsatz fest, dass die Crossair ihre eigene Unternehmenskultur und ihre Eigenständigkeit nicht preisgeben dürfe und müsse. Seit ihrer Gründung nahm die Crossair die Aufgabe des sogenannten Ergänzungsluftverkehrs wahr. Sie unterordnete sich dem selbsterteilten Auftrag, den Linienverkehr der grossen, etablierten nationalen Luftverkehrsgesellschaften, der «flag carriers», sinnvoll und zum Wohle der Allgemeinheit zu ergänzen. Dazu gehörte namentlich die Beseitigung von Standortnachteilen, unter der ganze Regionen und deren Wirtschaft litten. Die Entwicklung dieser Regionen wurde dadurch behindert, dass sie fernab von den Drehscheiben des Weltluftverkehrs lagen. Die Crossair füllte mit ihren Liniendiensten eine Nische aus, die für die grossen Fluggesellschaften zu klein war, um sie mit einem erträglichen wirtschaftlichen Aufwand zu erschliessen.



7



5



12

Von der Grössenordnung der Verkehrsströme und den Entfernungen zwischen Start- und Zielort her ergeben sich ganz unterschiedliche Bedürfnisse. Gemeinsam sind Swissair und Crossair in der Lage, diese optimal zu erfüllen und kostengünstig abzudecken. Unter den verschiedenen Marktsegmenten – Kurz-, Mittel- und Langstreckenverkehr – übernimmt die Crossair den unteren Bereich. Sie bewältigt in erster Linie Kurz- und – in selteneren Fällen – Mittelstreckenverkehr zwischen Orten mit geringerem Verkehrsaufkommen. Swissair und Crossair sind in diesem Sinne Teile eines Gesamtverkehrssystems, dem auch die anderen Träger des öffentlichen Verkehrs angehören.

Ein geschlossener Kreis

Mit dem Schulterschluss von Swissair und Crossair hat sich ein Kreis geschlossen, der nicht erst durch die Zusammenarbeitsverträge von 1982 und 1987 vorgezeichnet worden war. Seit der Gründung der heutigen Crossair betrachtete sich diese nie als Konkurrenz der Swissair, sondern als Ergänzung zu ihr. In diesem Zusammenhang darf daran erinnert werden, dass die Swissair bei der Gründung der Crossair in gewissem Sinne die Rolle einer Geburtshelferin spielte: Die Crossair wollte 1979 ihre Aufgabe mit einem Aktienkapital von 4 Mio. Franken beginnen. Dabei stand für die damaligen Aktionäre der Crossair fest, dass diese ihre Tätigkeit nur mit einer angemessenen Beteiligung der Swissair aufnehmen könne. Nach längeren Gesprä-

chen mit dem damaligen Verwaltungsrat der Crossair stellten Vertreter der Swissair-Direktion eine Beteiligung von 40% in Aussicht. Damit war für die Crossair die entscheidende Voraussetzung erfüllt, und sie zögerte nicht länger, ihren Plan in die Tat umzusetzen. In der Folge zwangen aber verkehrsrechtliche Probleme die Swissair, ihr Beteiligungsangebot zurückzuziehen. Danach hatte die Crossair nicht unbeträchtliche Schwierigkeiten zu überwinden, um die fehlenden finanziellen Mittel aufzubringen. Denn mit der Absenz der Swissair fehlte der noch unbekanntem Crossair ein vertrauens- und kreditwürdiger Partner. Das Fernbleiben der Swissair verursachte der Crossair beträchtliche Startschwierigkeiten. Es wurde vielerorts als Mangel an Vertrauen in unser Vorhaben missdeutet.

Es mag ketzerisch scheinen, wenn man heute die Frage aufwirft, ob es vielleicht nicht von gutem war, dass die Crossair ohne die Hilfe und ohne die Unterstützung einer «Ziehmutter» heranreifen und sich im rauen Wettbewerbswind bewähren musste. Hätte sie sich gleichermassen entfalten können, wenn sie nicht von Anfang an auf sich allein gestellt gewesen wäre? Es ist müssig, eine Antwort auf diese Frage zu suchen. Der Gedanke, dass die Vorsehung Regie führen kann, liegt jedenfalls nahe.

Im knappen Jahrzehnt, das seit der Gründung verstrichen ist, haben sich die Grössenordnungen um einiges verändert, wie die folgende Gegenüberstellung verdeutlicht: 1978/79 sprach man von



2



3

**Willkommen an Bord:
Persönlichkeiten
aus Wirtschaft, Politik
und Kultur.**



4



6



7



8



9



10



11

einer Beteiligung der Swissair am Aktienkapital von 40%. Dieses betrug damals 4 Mio. Franken, 1988 aber 160 Mio. Franken. Dass der Schulterchluss trotz vieler Hindernisse schliesslich Wirklichkeit wurde, ist erfreulich. Und wenn das Zusammengehen von Swissair und Crossair nach der Schilderung der Vorgeschichte keineswegs als Wunder bezeichnet werden kann, so kommt einem doch unwillkürlich der Satz in den Sinn: «Wunder dauern etwas länger...».

Ungebrochenes Verkehrswachstum

Im Geschäftsbericht für 1987 bezeichneten wir die für 1988 budgetierten Verkehrsleistungen als hochgesteckte Ziele. Die Wirklichkeit übertraf aber sogar noch unsere kühnen Erwartungen. Wir rechneten mit einem gesamten Passagieraufkommen von gut 725'000 Fluggästen, was einem Zuwachs von 23% entsprechen hätte. Tatsächlich flogen 1988 760'744 Passagiere mit der Crossair, also 29,3% mehr als im Vorjahr. Diese Zahl zeigt einmal mehr, dass der Regionalluftverkehr in der Zivilluftfahrt der wachstumsträchtigste Bereich ist, dessen Verkehrszunahme um ein Mehrfaches über jenem des gesamten Zivilluftverkehrs liegt. Der durchschnittliche Verkehrszuwachs in Europa überstieg zum Beispiel 1988 nur knapp 6%. Das Verkehrsaufkommen stieg damit bei der Crossair im Geschäftsjahr noch stärker an als 1987 (24,6%). Das Angebot der Crossair an Sitzplätzen nahm 1988 im Linienverkehr um rund 25% zu. Es wird unausbleiblich und bis zu einem gewissen Grad auch willkommen sein, wenn sich die Wachstumskurve einmal verflachen wird. Und ebenso unaufhaltsam wird parallel dazu ein weiteres Sinken des Durchschnittsertrages je Passagier sein. In zunehmendem Mass nehmen auch Geschäftsreisende, die bei der Crossair bekanntlich den Hauptharst der Passagiere stellen, die Möglichkeiten verbilligter Tarife wahr.

Ungefähr in weltweitem Rahmen – oder eher noch etwas darunter – bewegte sich mit 5,2% die Zunahme im Fracht- und Postverkehr.

1 Das Alphontrio Wicky aus Kaltbrunn SG **2** Fritz Probst, Vizepräsident der Versammlung des Europa-Rates Strassburg (1.v.r.) **3** Guy Landry Hazoumé, Aussenminister von Benin (3.v.l.), Hubert Silvestre Deguenon, Direktor der Europa-Abteilung (2.v.r.) **4** Ständerätin Monika Weber (3.v.l.) **5** Oscar Plattner, Trainer und Geschäftsmann (2.v.r.) **6** Erzherzogin Marie-Astrid von Habsburg-Lothringen (2.v.l.), Erb-grossherzog Henri (3.v.l.) und Prinz Guillaume von Luxemburg (1.v.l.) **7** Autoimporteur und Nationalrat Walter Frey (rechts) und der ehemalige Autorennfahrer Xavier Perrot (links) **8** Nationalrätin Doris Morf, Europa-Parlamentarierin (2.v.l.) **9** Ali Bozer, Aussenhandels-Minister der Türkei (2.v.l.) **10** Jean Tinguely (2.v.r.) **11** Kurt Pahlen, Musikprofessor (2.v.r.) **12** Max Imgrüth, Swatch-Manager

All die genannten Leistungen wurden in 46'033 Flügen erbracht; das sind 17,2% mehr als im Vorjahr. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Saab 340A Cityliner-Flotte um sechs Einheiten wuchs. Mit der eben geschilderten Entwicklung der Verkehrsleistungen darf die Crossair mehr als zufrieden sein.

Beeindruckend sind die Flugleistungen auch, wenn man die Tagesdurchschnitte ausrechnet: Im Mittel beförderte die Crossair 1988 je Tag in 126 Flügen rund 2'080 Passagiere und 9'050 kg Fracht und Post.

Mehr Knoten im Streckennetz

Nachdem die Stadt Florenz und die diese umgebende Toscana noch im Dezember 1987 an das Liniennetz der Crossair angeschlossen werden konnten, eröffnete die Crossair im Berichtsjahr nur zwei neue Strecken auf eigene Rechnung, wovon die eine, nämlich Zürich–Bremen, schon von der Partner-Gesellschaft Delta Air in Friedrichshafen erschlossen worden war. Auf dieser Linie übernahm die Crossair die Mittagsverbindung, genauso wie auf der Linie Genf–Stuttgart, wo die Crossair von der Delta Air die Mittagsverbindung übernahm.

Wir rechneten fest damit, im Geschäftsbericht 1988 die seit langem erwartete und fällige Eröffnung der Strecke Lugano–Rom Fiumicino melden zu können. Diese Flüge sind denn auch im Winterflugplan 1988/89 veröffentlicht worden, und zum Eröffnungsflug hatten wir Gäste und Medienvertreter bereits eingeladen. Sozusagen in letzter Minute zeichnete sich aber ein unerwartetes und kurzfristig nicht überwindbares Hindernis ab. Die italienische Fluggesellschaft, der für die eben genannte Strecke im Gegenzug die Verkehrsrechte zugesprochen worden waren, wollte 26 Jahre alte Fokker F-27 einsetzen; der Lärm dieser Kleinverkehrsflugzeuge einer veralteten Generation war in einem ohnehin sensitiven Umfeld, wie es die Umgebung des Flugplatzes Lugano in Agno ist, nach der Auffassung unserer Behörden unannehmbar. Weil die Civilavia, die zuständige italienische Zivilluftfahrtsbehörde, der Crossair erst dann die Verkehrsrechte erteilt, wenn ein italienischer Partner gefunden ist, musste die Eröffnung der neuen Linie hinausgeschoben werden.

Schwierigkeiten, auf die wir keinen Einfluss ausüben können, stellen sich nach wie vor der Eröffnung der Linie Bern–(Basel–)Frankfurt in den Weg. Frankfurt sieht sich nicht in der Lage, uns «Slots» (Ankunfts- und Abflugzeiten) zuzuteilen, die der Crossair erlauben würden, die restriktiven Flughafenbetriebszeiten in Bern-Belp einzuhalten.

Ein halbes Dutzend neue Linien hat uns die Swissair zum Betrieb anvertraut. Dies sind:

- Genf–Bordeaux 1mal täglich



- Zürich–Düsseldorf 1mal täglich
- Zürich–Marseille 1mal täglich
- Zürich–Linz 2mal täglich
- Zürich–Graz 1mal täglich
- Zürich–Genua 1mal täglich

Auf einigen Linien wurde das Angebot erhöht und verbessert. Nennenswert sind die folgenden zusätzlichen Verkehrsverbindungen:

- Bern–Paris (in Zusammenarbeit mit der Air France): dritte Tagesverbindung.
- Lugano–Florenz: zweiter Flug und damit die Möglichkeit, zwei Tagesrandverbindungen zu schaffen.
- Verbessert wurden auch die Verbindungen von Basel nach Frankfurt und München.

Bis auf zwei kaum nennenswerte Ausnahmen setzt die Crossair auf allen Flügen die Saab 340A Cityliner mit 33 Passagiersitzen ein. Die Ausnahmen betreffen je ein Flugpaar Genf–Stuttgart und Zürich–Klagenfurt. Hier greift die Crossair auf die Dienste des bewährten Super Metroliner III (18 Passagierplätze) zurück, die sie von der Kurier-Zubringergesellschaft CPS (Cargo and Passenger



Das Crossair-Team im Einsatz für König «Passagier».



Air Services) mietet. Die Crossair ist bekanntlich an der CPS beteiligt und hat ihr seinerzeit zwei ihrer Super Metroliner III verkauft.

Die Flotte: jung und bewährt...

Ende 1988 betrug das durchschnittliche Alter all unserer Saab 340A Cityliner knapp 2½ Jahre.

Konsequent hat die Crossair den Weg zur Eintypen-Flotte beschritten. Diese Zielsetzung besagt allerdings nicht, dass es in kommenden Zeiten so bleiben kann und wird, im Gegenteil: Im Dezember 1988 hat die Crossair in einem Vorvertrag mit der schwedischen Saab die Absicht bekundet, ihre Flotte mit den grösseren Saab 2000 zu ergänzen. Da diese aber erst von 1993 an abgeliefert werden, lässt sich nicht vermeiden, dass die Zeitspanne mit einer Übergangslösung überbrückt wird, da ein Flugzeug mit 50 Plätzen schon zu einem wesentlich früheren Zeitpunkt benötigt wird. Wir werden auf diesen Punkt im Ausblick auf das Jahr 1989 zurückkommen.

Im Berichtsjahr wuchs die Saab 340A Cityliner-Flotte der Crossair um sechs Einheiten auf neunzehn Flugzeuge an. Rechnet man noch die vier

Saab 340A Cityliner der Delta Air dazu, mit der ein Flottenverbund besteht, so betreibt die Crossair mit Abstand die weltweit grösste Saab 340A Cityliner-Flotte.

War dieses Flugzeug erwartungsgemäss bei der Einführung von verschiedenen Kinderkrankheiten nicht verschont geblieben, so steht es heute im Ruf einer hohen Zuverlässigkeit, so wie es auch in der Gunst der Passagiere ganz oben liegt. Vor allem aber ist es das wirtschaftlichste Flugzeug in dieser Kategorie. Die Vorzüge des Saab 340A Cityliner veranlassten denn auch eine Reihe von Fluggesellschaften in verschiedenen Kontinenten, den Saab 340A Cityliner zu bestellen. Er gilt deshalb mit Recht als das führende Flugzeug seiner Klasse. Der Saab 340A Cityliner erreichte 1988 eine technische Zuverlässigkeit von 99,1%, was in der Luftfahrtindustrie als ein Spitzenwert betrachtet wird. Dies wirkte sich positiv auf unser finanzielles Ergebnis aus.

... auch in der Zukunft...

Die Erweiterung und Verstärkung der Flotte soll in einem ersten Schritt mit einem gleich grossen, aber etwas leistungsfähigeren Flugzeug geschehen. Während der Luft- und Raumfahrtsschau im englischen Farnborough sorgte die Crossair im Herbst 1988 mit der Bestellung von fünf Saab 340B Cityliner für Aufsehen. Es war der erste Auftrag für diesen Flugzeugtyp, den Saab entgegennehmen konnte, und die Crossair gab damit erneut als «launching carrier» den Anstoss zur Verwirklichung eines Projektes. Sie liess es überdies nicht bei der Bestellung bewenden, sondern sie unterschrieb auch gleich noch die Verträge für die Vorkaufsrechte an 20 weiteren Saab 340B Cityliner. Es ist beabsichtigt, all diese Vorkaufsrechte einzulösen. Einerseits lässt sich mit dem Saab 340B Cityliner die vorgesehene Expansion verwirklichen, andererseits sollen mit dem Saab 340B Cityliner die bisherigen Saab 340A Cityliner teilweise abgelöst werden.

Die fünf fest gekauften Saab 340B Cityliner werden im Herbst 1989 abgeliefert. Von den 20 Vorkaufsrechten können

- 10 im Jahr 1990,
- 5 im Jahr 1991 und die letzten
- 5 im Jahr 1992 ausgeübt werden.

In ihren Ausmassen und ihrem Aussehen unterscheidet sich die B-Version kaum von der jetzigen A-Version. Doch sind beim Saab 340B Cityliner eine Reihe von Verbesserungen verwirklicht worden. Aus der Sicht der Passagiere ist namentlich der geringere Kabinenlärm zu nennen, der dank zusätzlicher Schalldämmmassnahmen um beachtliche 6 Dezibel (A) gedämpft werden soll. Für Passagiere und Fluggesellschaft gleichermaßen ins Gewicht

fällt die grössere Reisegeschwindigkeit, die im Vergleich mit dem Saab 340A Cityliner um 10 bis 12% höher liegt.

Daraus geht auch schon hervor, dass der Saab 340B Cityliner mit stärkeren Triebwerken (General Electric CT7-9) ausgerüstet ist. Diese Mehrleistung lässt sich in verschiedener Weise nutzen: einmal mit einer höheren Geschwindigkeit, zweitens mit einer grösseren Nutzlast und drittens mit einer kürzeren Startrollstrecke. Dies sind Vorteile, die vor allem auf Flugplätzen mit verhältnismässig kurzen Pisten und mit hohen Tagestemperaturen – wie etwa in Lugano-Agno, aber auch in Bern-Belp – ins Gewicht fallen.

Dass der Saab 340B Cityliner daneben noch mit einer Reihe weiterer kleinerer Verbesserungen aufwartet, erübrigt sich wohl zu sagen.

... ein Flugzeug der Zukunft: Saab 2000

Die Bestellung in Farnborough war aber eigentlich nur der Auftakt für ein Flugzeugge-

schäft weit grösseren Ausmasses, auf das sich Saab und Crossair im Dezember 1988 einigten. Vertreter der Welt- und der Fachpresse waren zugegen, als die Spitzen der zwei Gesellschaften Vorverträge unterzeichneten. In diesen verpflichtet sich die Crossair, 25 Einheiten des neuen Baumusters Saab 2000 zu kaufen; zugleich sicherte sie sich darin die Vorkaufsrechte für 25 weitere Flugzeuge dieses Typs. In diesem Vertragswerk sind selbstverständlich auch die Bedingungen des ganzen Geschäfts festgehalten.

Die Entwicklung des Regionalluftverkehrsmarktes verlangt ein Flugzeug mit rund 50 Plätzen. Es muss der Anforderung genügen, eine hohe Reisegeschwindigkeit, die jener von Flugzeugen mit Strahltriebwerken recht nahe kommt, mit der Wirtschaftlichkeit von Propellerturbinen-Flugzeugen der neuen Generation zu verbinden. Saab arbeitete, nicht zuletzt auf Drängen der Crossair, seit längerer Zeit an einem derartigen Projekt. Dabei wurde Saab nach anfänglicher Skepsis über die Nachfrage für

Verkehrsleistungen	1988	1987	Veränderung
Anzahl Etappenflüge	46'033	39'280	+17,2%
– davon Linienflüge	43'121	37'362	+15,4%
– davon Charterflüge und andere	2'912	1'918	+51,8%
Beförderte Etappenpassagiere	760'744	588'328	+29,3%
– davon Linienflüge	732'125	564'192	+29,8%
– davon Charterflüge und andere	28'619	24'136	+18,6%
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr	56%	53%	
Beförderte Fracht und Post in kg	3'304'291	3'141'494	+ 5,2%
Total Flugstunden	41'855	34'163	+22,5%
– davon Linienflüge	38'096	31'563	+20,7%
– davon Charterflüge und andere	3'759	2'600	+44,6%
Erfolgsrechnung in Franken			
Erträge	138'488'772	112'988'576	+ 22,6%
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	110'754'875	89'578'926	+ 23,6%
Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow)	27'733'897	23'409'650	+ 18,5%
Abschreibungen und Wertberichtigungen	19'631'486	18'260'623	+ 7,5%
Reingewinn	8'102'411	5'149'027	+ 57,4%

Beteiligungen						
Name	Kapital	Crossair-Beteiligung	Jahresumsatz 1988	Mitarbeiter	Aktivität	
CPS	Sfr. 2 Mio.	33 1/3%	Sfr. 3,9 Mio.	14	Kurier-, Nachtpost- und Passagierflüge	
Delta Air	DM 8 Mio.	25%	DM 27,4 Mio.	95	Regionalflugverkehr innerhalb Deutschland sowie nach der Schweiz und Spanien	
Crossair Trading	Sfr. 50 000	100%	Sfr. 2,4 Mio.	6	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. 5,59 Mio.	35	Flug- und Flugplatzgesellschaft, Bern-Belp	
Alsavia	FFrs. 2 Mio. *)	30%	–	1	Regionalflugverkehr ab Basel-Mulhouse	

*) Bis Betriebsaufnahme im Herbst 1989 Erhöhung auf FFrs. 15 Mio. vorgesehen



Paris



Florenz



Nizza

ein derartiges Flugzeug durch den überzeugenden Erfolg des Saab 340A/B Cityliner ermutigt. Es bedurfte aber wiederum eines angesehenen «launching carriers», der mit einer umfangreichen Bestellung den Anstoss zur Verwirklichung des Projektes gab.

Der Saab 2000 besteht erst in Computerentwürfen und -berechnungen. Der Rumpf ist im Vergleich mit den Saab 340A/B Cityliner erheblich verlängert und bietet 50 Passagieren bequem Platz; diese werden von zwei Flugbegleiterinnen betreut. Wie bei den Saab 340A/B Cityliner sind in einer Reihe drei Sitze angeordnet, zwei rechts und einer links vom Mittelgang. Der markant grössere Abstand von Sitzreihe zu Sitzreihe gewährleistet allgemein grösseren Komfort und im besonderen mehr

Beinfreiheit. Beim Eingang zur Kabine sind drei geräumige Regale angeordnet, in denen sich auch grössere Handgepäckstücke unterbringen lassen.

Angetrieben wird das Flugzeug von zwei Propellerturbinen, entweder von General Electric GE-38 oder Pratt & Whitney PW-300. Diese Triebwerke mit den sechsblättrigen Propellern verleihen dem Flugzeug eine Reisegeschwindigkeit von 670 km/h oder mehr. Dies befähigt den Saab 2000, auf Strecken mit Flugzeiten von einer bis zwei Stunden ungefähr gleich rasch zu verkehren wie ein Flugzeug mit Strahl- oder Propfan-Antrieb.

Die Baumusterzulassung des Saab 2000 ist für 1992 vorgesehen, und die Ablieferungen an den Erstkunden Crossair können im Verlauf des folgenden Jahres einsetzen. Der Saab 2000 dürfte dann das fortschrittlichste und zugleich das leiseste, schnellste und umweltfreundlichste Flugzeug seiner Klasse sein.

Bremsen im Luftverkehr

Die Crossair konnte auch im Berichtsjahr ihren umfangreichen Flugbetrieb ohne nennenswerte Vorfälle abwickeln. Die Saab 340A Cityliner empfahlen sich wiederum mit einer vorzüglichen Zuverlässigkeit, die 1988 bei 99,1% lag. Dass trotz dieser technischen Zuverlässigkeit die Regelmässigkeit des Verkehrs zu wünschen übrigliess und so Ursache für beträchtlichen Ärger sowohl bei den Passagieren als auch bei den Flugesellschaften und ihren Angestellten bildete, gehörte zu den enttäuschenden negativen Aspekten der Zivilluftfahrt von heute.

Die Mängel der Infrastruktur und das Ungenügen der Flugsicherung erreichten wegen des stark zunehmenden Verkehrs ein bedenkliches Ausmass. Die Unterlassungssünden vergangener Jahre führten zu einer teils krassen Beeinträchtigung der Entwicklung des Luftverkehrs, Verspätungen gehörten leider zur Tages(un)ordnung, und in der verkehrsreichen Zeit sahen sich Luftverkehrsgesellschaften gezwungen, Flüge zu streichen. Auch im Streckennetz der Crossair, das Ende 1988 durch 26 Zielorte gegliedert wurde, gibt es einige Knoten, die den Luftverkehr behindern und uns viel Sorge bereiteten. München zum Beispiel war einer der berüchtigtsten Engpässe. Die Verspätungen summierten sich im Verlaufe des Tages, so dass das ganze Luftverkehrssystem in Mitleidenschaft gezogen wurde.

Es wurde viel darüber gesprochen und geschrieben, dass die Leistungsfähigkeit etlicher Flughäfen und Luftstrassen sowie jene der Flugsicherungsdienste ihre Grenzen erreicht hat. Das ist zweifellos eine Tatsache, mit der man sich einstweilen abzufinden hat. Doch sie entspricht nicht der ganzen Wahrheit. Denn die Verspätungen waren zum Teil auch «hausgemacht». Mit entsprechen-

dem Einsatz und gutem Willen hätte sich häufig mehr Verkehr bewältigen lassen. Dass diese Behauptung nicht aus der Luft gegriffen ist, geht daraus hervor, dass an gewissen Tagen der – von seinem Umfang her – gleiche Verkehr ohne nennenswerte Verspätungen abgewickelt werden konnte. Es wirkt sich unzweifelhaft verhängnisvoll aus, dass namentlich für die Flugsicherung international verbindliche einheitliche Leistungsstandards fehlen. Dieser Mangel macht sich in einem Kontinent wie Europa mit seinen zahlreichen Staaten und unterschiedlichen Regelungen besonders bemerkbar.

Dringende «Erste Hilfe»

Will man die Gefahr eines Kollapses des Patienten namens Luftverkehr bannen und verhin-

dern, dass er flügelahm wird, so bedarf er dringend gleichsam im Sinne einer Ersten Hilfe einer erheblichen Ausdehnung seiner Bewegungsfreiheit. Soweit herrscht glücklicherweise auch unter den europäischen Regierungen zumindest verbale Übereinstimmung. Nun müssen den Worten aber Taten folgen.

Die wohl wichtigste Forderung zielt darauf ab, das Flugsicherungssystem in unserem Kontinent gesamteuropäisch neu zu gestalten. Es ist nun höchste Zeit, dass die Eurocontrol, leider eine Totgeburt, im Hinblick auf 1992 wiederbelebt wird und dass sie die ihr bei der Gründung zgedachten Flugsicherungsaufgaben endlich übernimmt. Das Luftstrassennetz zum Beispiel stammt in seinen Grundzügen noch aus den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg.

Organigramm per 1.4.1989



PRESIDENT & C.E.O.
Moritz Suter



CORPORATE PLANNING & PARTICIPATIONS
Michael Eggenschwiler



CORPORATE CONTROLLING
Franz Mosimann
(gültig ab 1.8.1989)



COMMERCIAL & FINANCES
Thomas Hofmann



TECHNICAL & OPERATIONS
Fritz Grotz



ACCOUNTING & ADMINISTRATION
Josef Felder
(gültig ab 1.8.1989)



INFORMATION SYSTEMS
Ulrike Modl



SALES
Hans Maurer



MARKETING SERVICES
Beatrice Frei



FLIGHT OPERATIONS
Rémy Steinmann



GROUND OPERATIONS
Alex Felder



TRAINING
Paul Kurrus



TECHNICAL DEPARTMENT
Franz Meyer



TICINO & SOUTHERN EUROPE
Marco Ostini

Dass diese den Anforderungen nicht mehr gewachsen sind, ist ebenso einleuchtend wie die Tatsache, dass auch der Strassenverkehr zum Erliegen käme (und in Wirklichkeit auch häufig kommt), wenn er sich auf den Strassen der fünfziger Jahre fortbewegen müsste. Im Unterschied zu den Autobahnen müssen die Luftstrassen nicht mit einem geradezu

unerschwinglichen Aufwand gebaut werden; sie anzulegen kostet fast nichts; sie brauchen, etwas vereinfachend gesagt, nur eröffnet zu werden. Voraussetzung ist eine Neuordnung und -einteilung des Luftraumes, die sich bei gutem Willen aller Beteiligten herbeiführen lässt. Aufgabe der politischen Behörden und Instanzen ist es dabei, die Prioritäten richtig zu setzen und der Bedeutung des Luftverkehrs gerecht zu werden. Das ist aber nur möglich, wenn in die Neuordnung auch der militärische Luftraum einbezogen wird. Vor allem die militärischen Sperrgebiete zwingen zu grossen Umwegen, die unter den Gesichtspunkten der Umweltfreundlichkeit und der Wirtschaftlichkeit nicht mehr zu rechtfertigen sind. Völlig sinnlos wird Treibstoff verpufft. Ein Beispiel: Die Luftstrassenverbindung von Basel nach Frankfurt verläuft nicht etwa direkt nordwärts dem Rhein entlang, sondern vielmehr über Zürich und Stuttgart! Diese Strecke erfordert etwa die Hälfte mehr an Flugzeit, als sie für die direkte Verbindung von Basel nach Frankfurt erforderlich wäre.

Wir verfügen über die Freiheiten, derartige Neuordnungen vorzunehmen. Diese Freiheiten nützen uns jedoch denkbar wenig, wenn sie nicht wahrgenommen werden. Wenn wir hier diese Feststellung treffen, so möchten wir gleich anfügen, dass wir nicht verkennen, wie komplex die Materie ist. Eine komplexe Materie bedarf einer komplexen Lösung. Sich auf eine solche zu einigen, ist zwar nicht einfach, aber auch kein unlösbares Problem.

Gebeutelter Luftverkehr

Die Fluggesellschaften werden bekanntlich mit ansehnlichen Gebühren belastet, und auch für die Streckennavigation wird ihnen Rechnung gestellt. Die Kosten haben letztlich unsere Passagiere zu bezahlen. Beide, Luftverkehrsgesellschaften wie Passagiere, haben einen begründeten Anspruch darauf, für die von ihnen geforderten Gebühren als Gegenwert in den Genuss einer entsprechenden Dienstleistung der Flugsicherung und der Flughäfen zu kommen. Dies steht dem Luftverkehr schon deshalb zu, weil er der einzige Verkehrsträger ist, bei dem die Kosten völlig auf die Benutzer und Verursacher abgewälzt werden.

Die Gebühren für die Streckennavigation stellen im Budget jeder Luftverkehrsgesellschaft einen recht gewichtigen Posten dar. Für jeden Flug von Lugano nach Zürich (oder umgekehrt), der im Mittel nur 40 Minuten dauert, hat die Crossair rund 80 Franken zu bezahlen, nämlich 68 Franken an Eurocontrol (als Inkassostelle für die Schweiz) und 12 Franken an Italien, da ein kleiner Abschnitt des Flugweges über italienisches Gebiet führt. Ein verhältnismässig kleines Flugzeug wie der Saab 340A Cityliner (33 Passagiere) kommt dabei im Vergleich zu einem grossen schlecht weg: Für einen «Jumbo»,

also eine Boeing 747 mit 300 bis 400 Passagiersitzen, muss lediglich der fünffache Betrag, gemessen am Saab 340A Cityliner, bezahlt werden.

Nur nebenbei sei in diesem Zusammenhang bemerkt, dass der Luftverkehr mit den finanziellen Belastungen, die man ihm aufbürdet, gegenüber anderen Trägern des öffentlichen Verkehrs benachteiligt wird. Den Fluggesellschaften wird (zumindest im innerschweizerischen Verkehr) der Wegzoll gleich doppelt auferlegt, einmal in Form der Treibstoffgebühren, mit denen der Luftverkehr den Strassenbau und -unterhalt mitfinanzieren hilft, und zweitens mit den Luftstrassengebühren. Den PTT und den SBB bleiben derartige Belastungen erspart.

Fortschritte auf den «Crossair-Flugplätzen»

Unter den schweizerischen Flughäfen und -plätzen nehmen drei bei der Crossair eine besondere Stellung ein. Sie sind ihr gleichsam ans Herz gewachsen, sei es, weil die Crossair sie dem Luftverkehr überhaupt erst angeschlossen hat, wie Lugano-Agno, oder ihre Entwicklung massgeblich gefördert und unterstützt hat, wie Bern-Belp und, in einem gewissen Masse, auch Basel-Mulhouse. Der letztgenannte Flughafen ist zugleich der eigentliche Heimatflughafen der Crossair. Diese Basis erfährt zurzeit einen wesentlichen Ausbau. Wir kommen darauf im Ausblick auf das Jahr 1989 zurück.

Mit dem **Tessin und dem Flugplatz Lugano-Agno** fühlt sich die Crossair besonders eng verbunden. Es handelt sich, wie man weiss, um eine gegenseitige Zuneigung. Aus dem Tessin stammt zum Beispiel eine ansehnliche Beteiligung am Aktienkapital der Crossair. Zu den Aktionären gehören neben vielen Privaten der Kanton Tessin, die Stadt Lugano, verschiedene Gemeinden in der näheren und weiteren Umgebung des Flugplatzes sowie neuerdings auch die Stadt Locarno. Die Crossair ihrerseits beschäftigt mehr als hundert Mitarbeiter mit Dienstort Lugano. Der Bedeutung, die wir dem Tessin zumessen, haben wir auch damit Rechnung getragen, dass wir unsere Vertretung im Tessin in den Rang einer Direktion erhoben haben.

Die Crossair unternimmt alles, um den Tessiner Kunden einen erstklassigen Service zu bieten. Mit der Eröffnung des zwar bescheidenen, aber zweifellos mit einer Steigerung des Komforts verbundenen neuen Terminals konnte 1987 eine lang herbeigesehnte Verbesserung verwirklicht werden. 1988 wurde endlich die seit langem fertigerstellte Verlängerung der Piste um 150 Meter für den Verkehr freigegeben. Die verlängerte Piste erleichtert unseren Flugbetrieb und gestattet es unseren Saab 340A/B Cityliner, auch unter ungünstigen Voraussetzungen – zum Beispiel hohe Aussentemperaturen – mit voller Nutzlast zu starten.

Gesetzliche Halterin des Flughafens Bern-Belp ist die Alpar AG, an der die Crossair mit einem Anteil von rund 16% des Aktienkapitals beteiligt ist. Am 1. April 1988 übernahm die Crossair die Aufgabe des sogenannten Passagier-Handlings, also die Abfertigung der Passagiere und deren Betreuung. Die Vorfeldabfertigung dagegen – wie das Ein- und Ausladen von Gepäck und Fracht, die Reinigung der Flugzeuge usw. – ist Sache der Alpar.

Dank der neuen Aufgabenteilung ist die Crossair in der Lage, den Kunden einen verbesserten Service zu bieten. So kann die Crossair das elektronische Reservationssystem (PARS, DCS) einsetzen und zum Beispiel Passagieren, die einen Weiterflug gebucht haben, gleich die Bordkarte für diesen Weiterflug ausfertigen.

Ähnlich wie früher in Lugano-Agno sind die Terminalräumlichkeiten im Belpmoos wenig einladend und genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. Als Übergangslösung wurden im schon recht bejahrten Holzbau, einem Provisorium, die Räume für die Passagiere freundlicher und lichter gestaltet. Alpar und Crossair arbeiten zusammen an einem Projekt für einen bescheidenen Neubau, der eine bessere Betreuung der Passagiere in einem komfortableren Rahmen ermöglicht.

In **Genf-Cointrin** hat die Crossair eine ihren Bedürfnissen angepasste Wartungsaussenstelle eingerichtet und zugleich ihre Präsenz im Verkauf verstärkt.

Effiziente Neuorganisation für die Zukunft

Seit der Aufnahme des Linienflugbetriebes im Jahr 1979 ist die Crossair stetig gewachsen; ihre Führungs- und Organisationsstruktur ist im Lauf der Jahre aber nur geringfügig geändert worden.

Mit der fortschreitenden Liberalisierung, der Notwendigkeit verstärkter Kooperation mit geeigneten Partnergesellschaften und im Hinblick auf das Jahr 1992 mit der Öffnung des EG-Binnenmarktes auch im Luftfahrtbereich drängte sich eine tiefgreifende organisatorische Neustrukturierung auf. Nur so kann die Crossair mit Erfolg den Weg in die Zukunft beschreiten. Die neue Organisation soll derart effizient, schlagkräftig und flexibel sein, dass der Crossair Anpassungen an die jeweiligen Marktbedürfnisse leichtfallen. Eine Umorganisation hätte sich ohnehin nicht vermeiden lassen, weil der langjährige Finanzchef und stellvertretende Direktor Hans Röllin 1989 altershalber zurücktritt. Er hat während genau zehn Jahren, also von der Betriebsaufnahme der heutigen Crossair an, den Werdegang unseres Unternehmens wesentlich mitgeprägt und mit seinen Fähigkeiten und seinem grossen Einsatz zum Erfolg beigetragen. Der Verwaltungsrat möchte ihm an dieser Stelle für seine wertvollen Dienste herzlich danken. So schien der Zeitpunkt gekommen, gleich eine umfassende Neustrukturierung einzuleiten. Die neue Organisation nimmt offiziell am 1. April 1989 ihre Arbeit auf.

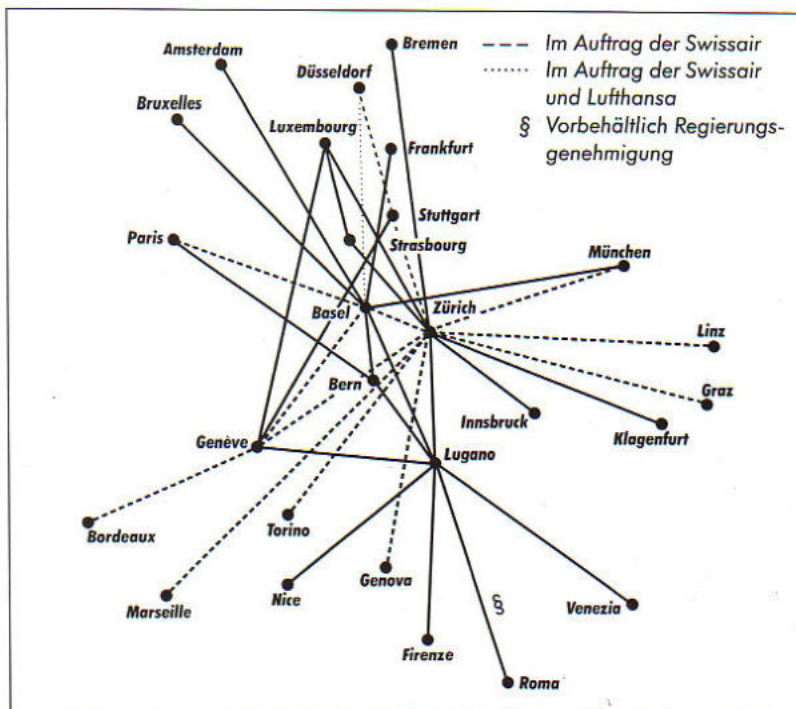
Die wesentlichen Kennzeichen der Neustrukturierung sind die Gliederung in zwei Hauptbereiche «Kommerz und Finanzen» (Commercial & Finances) und «Technik und Operationen» (Technical & Operations) sowie die Bildung zweier neuer Stabsstellen; mit den getroffenen Massnahmen einher geht eine erhebliche Verjüngung des Managements. Das Durchschnittsalter der neuen Crossair-Geschäftsleitung liegt bei 36 Jahren.

Über die neuen Führungsstrukturen gibt das Organigramm in diesem Geschäftsbericht Aufschluss.

Das Personal – unser Kapital

Der Zuwachs des Flottenbestandes um sechs Einheiten sowie die Ausweitung unserer Geschäftstätigkeiten hat unvermeidlich auch ein Anwachsen des Personalbestandes zur Folge. Die Zahl der Mitarbeiter stieg von 434 Ende 1987 um 34% auf 581 Ende 1988. Damit nehmen sowohl die Ausbildung und Weiterbildung einerseits und die allgemeine Beschäftigung mit Personalangelegenheiten andererseits einen immer grösseren Raum ein.

Das Problem der Abwanderung von Piloten bereitet uns Sorgen. Rund 10% der Piloten schieden im Berichtsjahr aus, und 50 Piloten wurden neu eingestellt. Weltweit droht der Luftfahrt ein Mangel an Piloten. Dass Piloten der Verlockung nicht widerstehen können, eine allenfalls besser be-



Streckennetz 1988

zahlte Stelle bei einer anderen Gesellschaft anzunehmen, die ihnen zugleich einen Arbeitsplatz in einem grösseren zweistrahligen Verkehrsflugzeug anbietet, ist verständlich. Und ebenso einleuchtend ist es, dass eine Gesellschaft, die 150plätzig Flugzeuge (wie Boeing 737 und MD-80) einsetzt, ihre Piloten besser entlöhen kann als ein Luftverkehrsunternehmen mit einer Flotte, die sich aus «bloss» 33plätzig Flugzeugen zusammensetzt. Sowohl bei einem «Jumbo» der neuesten Serie (Boeing 747-400) mit 400 oder mehr Passagiersitzen wie bei einem Regionalverkehrsflugzeug besteht die gesamte Cockpitbesatzung aus zwei Piloten.

Die Crossair-Piloten haben sich im Berichtsjahr entschlossen, weiterhin dem VPOD anzugehören. Die Geschäftsleitung begrüsst diesen Schritt. Dank ihm gestalten sich die Verhandlungen – wenn auch nicht leichter, so doch – einfacher, da die Crossair sich an einen einzigen Ansprechpartner wenden kann: andererseits haben die Piloten die Gewissheit, dass ihre Interessen von einer versierten Verbands-

führung vertreten und wahrgenommen werden.

Die Crossair darf sich glücklich schätzen, sich auf engagierte und motivierte Mitarbeiter verlassen zu können, welche die gesamtheitlichen Interessen der Gesellschaft über ihr Einzelinteresse setzen und die bereit sind, notfalls auch Mehrarbeit und Überstunden auf sich zu nehmen. Ohne diesen vorbildlichen Einsatz könnte die Crossair nicht die Ergebnisse ausweisen, die sie auch im Jahr 1988 wieder erreicht hat. Als ein Zeichen des Dankes beschloss der Verwaltungsrat auf Antrag der Geschäftsleitung eine Rekordgewinnbeteiligung in der Höhe von 2 Mio. Franken an die Mitarbeiter auszuzahlen. Ihren Anteil konnten die Mitarbeiter noch im Dezember 1988 entgegennehmen. Die Crossair ist ihrem Personal als einem wertvolleren Kapital als Geld Dank schuldig. Soll sie im zunehmend härter werdenden Wettbewerb bestehen können, so ist sie weiterhin – und vielleicht noch vermehrt – auf diesen Goodwill und diesen Einsatz ihrer Mitarbeiter angewiesen.

Basel, 9. Mai 1989

Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident



Dr. Alfred J. Wiederkehr

Der Delegierte



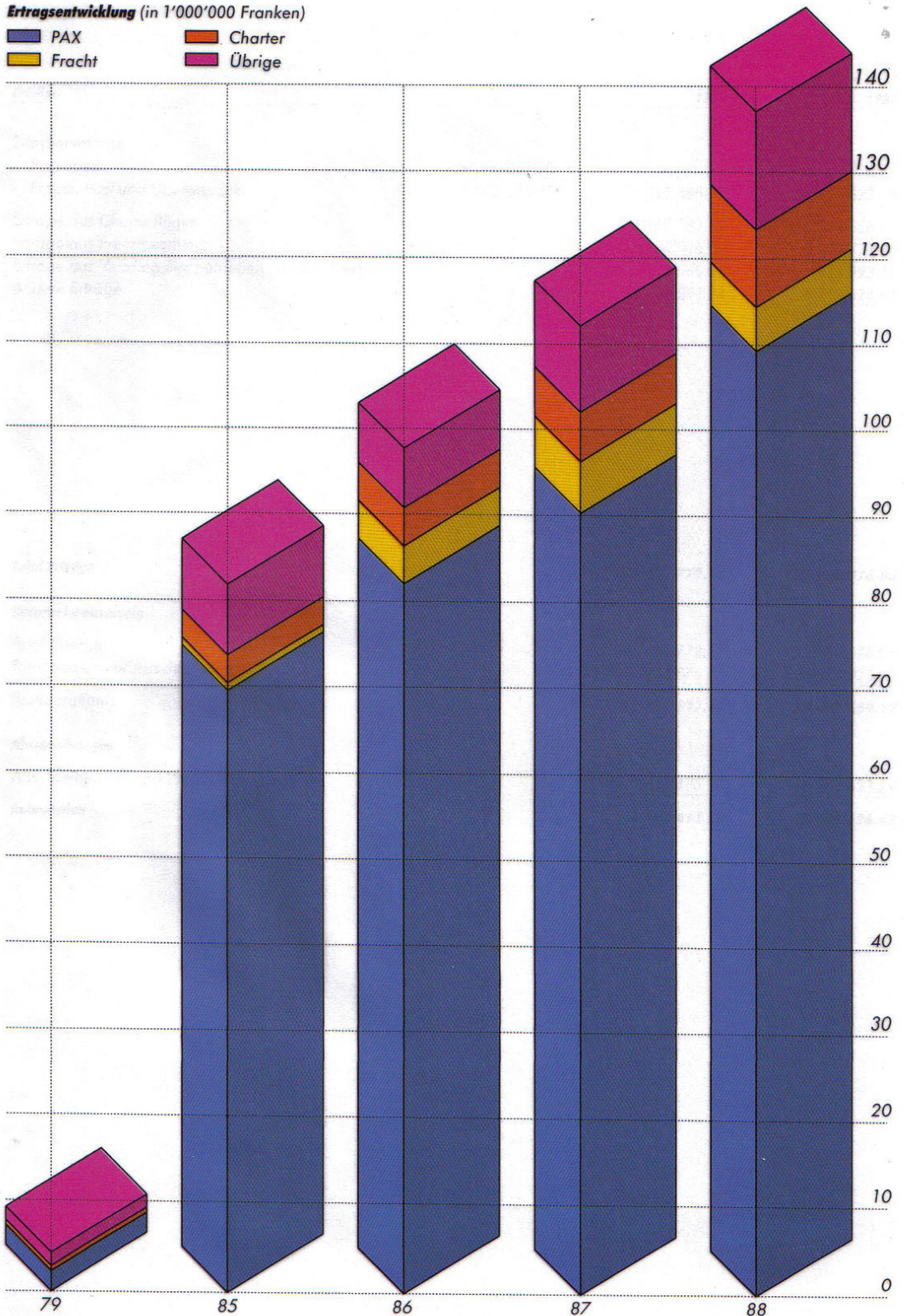
Moritz Suter

Erfolgsrechnung vom 1.1. bis 31.12.1988

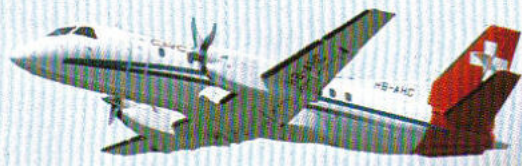
Kosten	1988		1987
	Fr.	Fr.	Fr.
Personalkosten			
– Saläre und übrige Personalkosten	28'147'345.77		
– Sozialversicherungen	<u>3'241'759.85</u>	31'389'105.62	23'962'841.83
Treibstoffkosten		7'332'913.99	6'689'776.43
Techn. Material- und Überholungskosten		13'357'854.88	12'279'257.09
Mietkosten für Flugzeuge		7'678'123.64	3'436'209.99
Bodenorganisationsfremdkosten		18'352'776.43	15'872'701.62
Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Bordverkauf		9'847'752.43	7'824'718.57
Sach- und Haftpflichtversicherungen		2'925'044.20	3'290'264.66
Liegenschafts- und Energiekosten		2'142'663.69	1'753'993.52
Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten			
– Finanzkosten	2'508'274.35		
– übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	<u>6'781'598.43</u>	9'289'872.78	6'826'259.67
Fernmeldekosten		737'866.28	611'112.38
Werbe- und diverse Verkaufskosten		1'095'754.12	1'053'959.19
Provisionskosten		<u>6'605'146.95</u>	<u>5'977'830.97</u>
Total Kosten		110'754'875.01	89'578'925.92

Ertragsentwicklung (in 1'000'000 Franken)

- PAX
- Charter
- Fracht
- Übrige



Erträge		1988	1987
	Fr.	Fr.	Fr.
Streckenerträge			
– Passagen	109'755'921.78		
– Fracht, Post und Übergepäck	<u>5'863'544.00</u>	115'619'465.78	96'710'627.19
Erträge aus Charterflügen		9'160'133.55	6'024'658.51
Erträge aus Fremdwartung		5'384'816.00	3'675'771.98
Erträge aus Verpflegungsbetrieben und Bordverkauf		913'065.56	461'993.75
Andere Erträge		<u>7'411'291.24</u>	<u>6'115'524.61</u>
Total Erträge		138'488'772.13	112'988'576.04
Unternehmenserfolg			
Total Erträge		138'488'772.13	112'988'576.04
Total Kosten vor Abschreibung		<u>110'754'875.01</u>	<u>89'578'925.92</u>
Bruttoergebnis		27'733'897.12	23'409'650.12
Abschreibungen			
Abschreibungen und Wertberichtigungen		<u>19'631'485.90</u>	<u>18'260'623.29</u>
Reingewinn		8'102'411.22	5'149'026.83

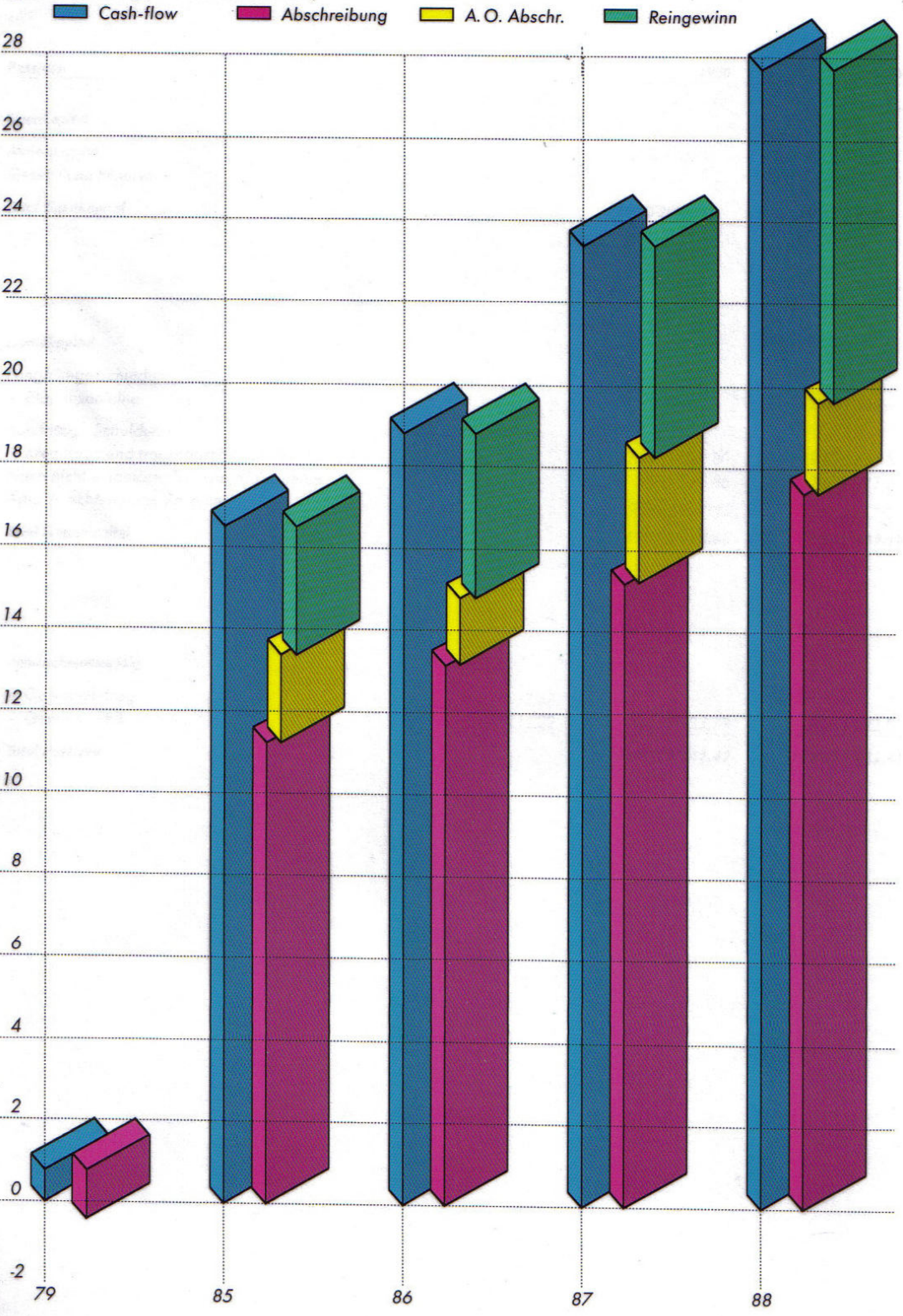




Bilanz per 31. Dezember 1988 (vor Gewinnverteilung)

Aktiven	1988		1987
	Fr.	Fr.	Fr.
Anlagevermögen			
Flugzeugpark			
– Flugzeuge*	135'760'755.13		
./i. kumulative Abschreibung	<u>77'477'699.13</u>	58'283'056.–	78'300'843.–
– Flugzeuge im Leasing*	50'043'357.07		
./i. kumulative Abschreibung	<u>934'785.07</u>	49'108'572.–	
– Flugzeugwechselteile	30'508'390.39		
./i. kumulative Abschreibung	<u>15'659'369.39</u>	14'849'021.–	15'927'873.–
Immobilien			
– Anschaffungswerte	4'856'728.95		
./i. kumulative Abschreibung	<u>2'145'648.10</u>	2'711'080.85	1'107'000.–
Mobilien und Einrichtungen			
– Anschaffungswerte	12'248'363.56		
./i. kumulative Abschreibung	<u>7'715'776.29</u>	4'532'587.27	4'262'866.–
Anzahlungen für Flugzeuge und Forderungen		8'900'857.50	15'748'425.20
Beteiligungen		<u>1'840'400.–</u>	<u>1'840'400.–</u>
Total Anlagevermögen		140'225'574.62	117'187'407.20
Umlaufvermögen			
Materialbestände und Vorräte		5'160'581.52	4'518'237.07
Bankkonto reservierte Aktien		4'225'750.–	3'750'000.–
Forderungen und transitorische Aktiven		30'489'571.14	15'351'880.87
Wertschriften		1.–	542'601.–
Flüssige Mittel	663'764.19		
Festgeldanlagen	<u>64'161'000.–</u>	<u>64'824'764.19</u>	<u>10'993'705.53</u>
Total Umlaufvermögen		104'700'667.85	35'156'424.47
Total Aktiven		244'926'242.47	152'343'831.67
*Versicherungswert der Flugzeuge		205'100'000.–	144'100'000.–

Ergebnisentwicklung (in 1'000'000 Franken)

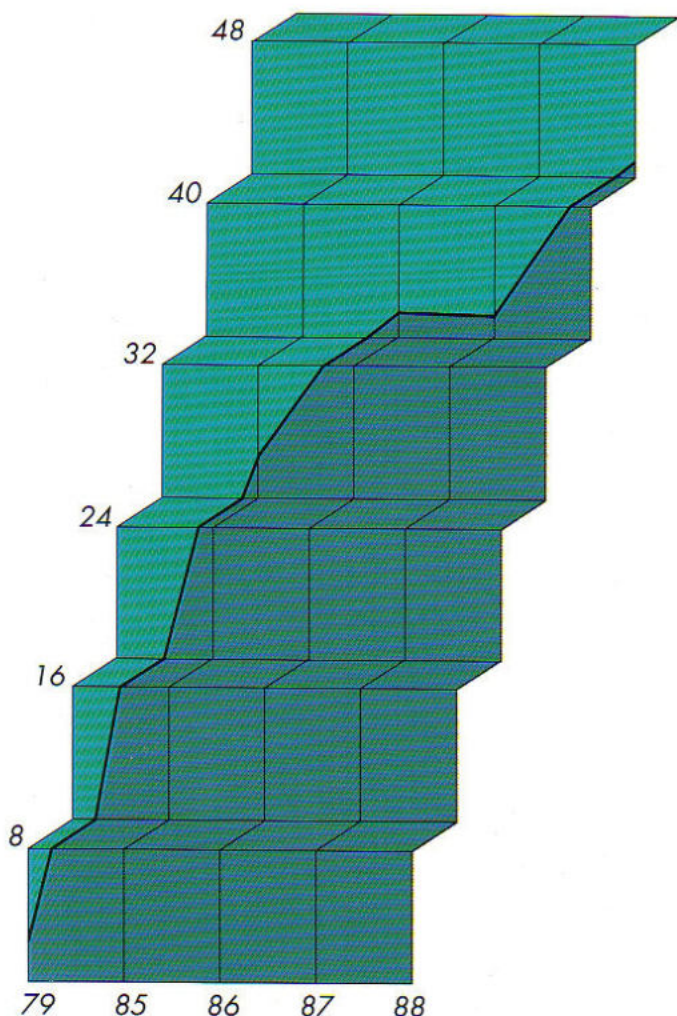


Passiven**1988****1987**

	Fr.	Fr.	Fr.
Eigenkapital			
Aktienkapital		160'000'000.-	80'000'000.-
Gesetzliche Reserven		<u>4'590'000.-</u>	<u>628'000.-</u>
Total Eigenkapital		164'590'000.-	80'628'000.-
Fremdkapital			
Langfristige Schulden			
- Optionsanleihe		15'000'000.-	42'000'000.-
Kurzfristige Schulden			
- Kreditoren und transitorische Passiven		25'761'029.80	19'890'661.87
Noch nicht eingelöste Transportdokumente		3'982'278.88	2'622'147.23
Agio-Abschreibungs-Reserve		<u>25'000'000.-</u>	<u>-.-</u>
Total Fremdkapital		69'743'308.68	64'512'809.10
Unternehmenserfolg			
- Gewinnvortrag	2'490'522.57		
- Gewinn 1988	<u>8'102'411.22</u>	<u>10'592'933.79</u>	<u>7'203'022.57</u>
Total Passiven		244'926'242.47	152'343'831.67

Kommentar zur Erfolgsrechnung und zur Bilanz

Flugstunden (in 1000)



Das Ergebnis

Dank der Ablieferung von weiteren sechs Saab 340A Cityliner – was den Bestand per Ende 1988 auf 19 Einheiten brachte – konnte die Produktion erneut beträchtlich gesteigert werden. Die Stundenleistung aller eingesetzten Flugzeuge (inkl. Einmietungen) erhöhte sich um 23%, diejenige der Saab-Flotte um 27%.

Diese erhöhte Produktion wirkte sich sowohl in höheren Erträgen wie auch in höheren Kosten aus. Im Vorjahresvergleich haben die gesamten Erträge um 23% und die gesamten Kosten um 24% zugenommen. Der Cash-flow (Gewinn vor Abschreibungen) konnte um 18% und der Reingewinn um 57% gesteigert werden.

Kosten

Die gesamten Kosten vor Abschreibungen stiegen von 89,6 Mio. Franken um 24% auf 110,8 Mio. Franken. Die Erhöhung der Kosten ist einerseits bedingt durch die Zunahme der Zahl der Mitarbeiter und andererseits durch höhere Ausgaben infolge vermehrter Flugleistungen.

Die Personalkosten stiegen um 31%. Der Personalbestand per Ende 1988 erhöhte sich gegenüber Ende 1987 um 147 Mitarbeiter oder 34%. Die Personalkosten beinhalten nach wie vor einen beträchtlichen Anteil an Ausbildungskosten unseres fliegenden Personals, welches – wie bereits im Rückblick erwähnt – infolge Abgängen, aber auch im Hinblick auf die weitere Entwicklung der Gesellschaft, überdurchschnittlich stark aufgestockt wurde. Die gesamten Personalkosten von 31,4 Mio. Franken enthalten auch die ausbezahlte Gewinnbeteiligung, welche die Kostenrechnung mit total 2 Mio. Franken belastet.

Wie schon im Vorjahr, so verlief auch im Berichtsjahr die Entwicklung der Treibstoffkosten erfreulich. Die Zunahme gegenüber dem Vorjahr betrug lediglich 10%. Dies wiederum ist einerseits auf die Kursentwicklung des Dollar und andererseits auf die tiefen Notierungen des Erdölmarktes zurückzuführen. Konnten wir im Laufe des Jahres 1988 bis im Herbst rückläufige Notierungen feststellen, so stiegen diese im Laufe des vierten Quartals 1988 ganz beträchtlich an. Die gleiche Entwicklung mussten wir bis gegen Ende Februar 1989 feststellen. Im März waren die Notierungen wieder eher rückläufig. Wir gehen davon aus, dass sich die Treibstoffkosten im Jahre 1989 im Rahmen des Budgets bewegen werden, was gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme von etwa 25% bedeuten würde. Dabei ist eine erhöhte Flugstundenleistung von etwa 22% berücksichtigt.

Die direkten Wartungskosten erhöhten sich bedeutend weniger schnell als die entsprechenden Flugstundenleistungen, nämlich nur um 9%. Wir sehen darin ein weiteres Zeichen der Stabilisierung der eigenen Wartung und eine weitere Verbesserung in der Auslastung der getätigten Investitionen in unserem Wartungsbetrieb.

Die stärkste Zunahme verzeichnen die Kosten für die Einmietung von Fremdflugzeugen. Diese Position hat gegenüber dem Vorjahr um 123% auf 7,7 Mio. Franken zugenommen. Dabei fallen die Einmietungskosten für die Flüge, welche wir für ABB (Asea Brown Boveri) zwischen Zürich und Schweden durchführen, sehr stark ins Gewicht. Dies wirkt sich natürlich auch entsprechend auf die Einnahmen aus Charterflügen aus.

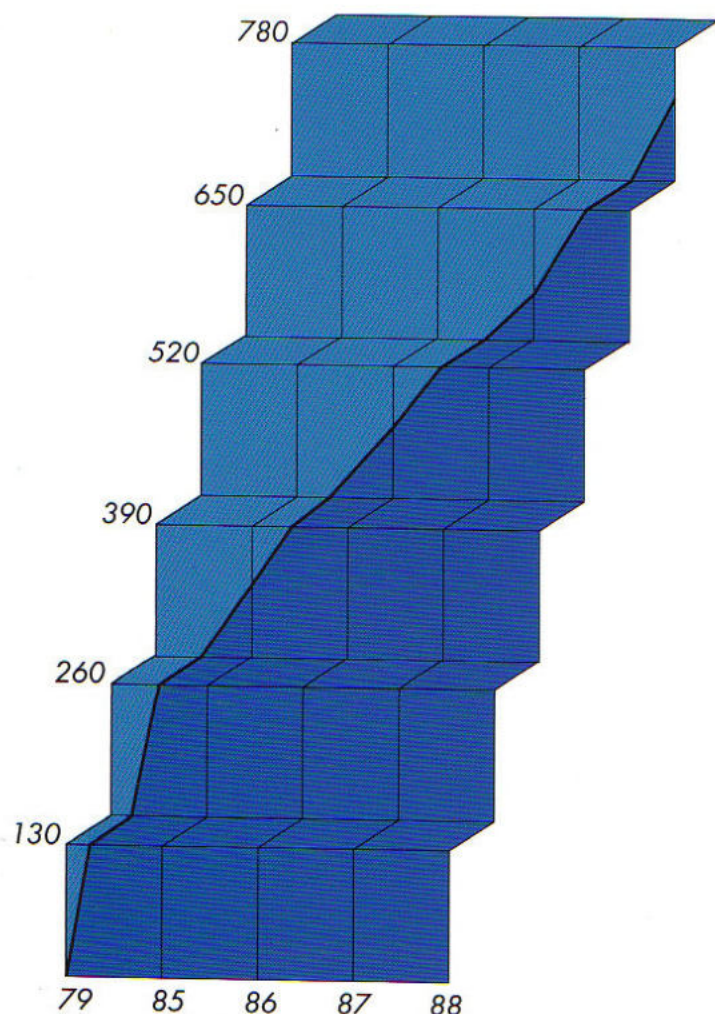
Die totalen Boden-Fremdkosten stiegen um 16%. Im gleichen Zeitraum nahm die Zahl der Flüge um 17% zu. Während die Landtaxen und die Handling-Gebühren um 20% höher waren, blieben die Eurocontrol-Gebühren gegenüber dem Vorjahr wegen des günstigeren Umrechnungskurses des Dollar praktisch unverändert.

Die gesamten Passagierkosten stiegen um 26%, was ungefähr im Rahmen der Zunahme der beförderten Passagiere liegt.

Ebenfalls eine positive Entwicklung nahmen die Flugzeugversicherungen. Die Kosten dafür haben gegenüber dem Vorjahr um 16% abgenommen. Dank der Bemühungen der Swissair konnten wir unsere Flotte vom Oktober 1988 an im Rahmen der KSSAF-Police (Zusammenschluss von KLM, Swissair, SAS, AUA und Finnair) versichern. Das sehr hohe Gesamtvolumen der durch diese Police gedeckten Flotten ergibt natürlich eine bedeutend günstigere Prämie, von welcher wir im Jahre 1988 bereits teilweise profitiert haben. Der volle Nutzen wird sich im Geschäftsjahr 1989 auswirken.

Die übrigen Kosten entwickelten sich ungefähr im Rahmen der allgemeinen Geschäftsentwicklung.

Fluggäste (in 1000)



Erträge

Im Berichtsjahr nahmen die gesamten Erträge um 23% zu. Die höhere Flugleistung der wiederum vergrößerten Saab 340A Cityliner-Flotte erbrachte 21% mehr Passagenerträge. Die Zahl von Linienpassagieren stieg aber um 30%. Diese etwas ungünstig scheinende Entwicklung ist darauf zurückzuführen, dass die höheren Flugleistungen zum grössten Teil auf Flüge im Auftrag der Swissair entfielen, für die wir je Flug und nicht nach der Zahl der beförderten Passagiere entschädigt werden.

Trotz etwas erhöhter Mengen der beförderten Fracht und Post sind die entsprechenden Erträge um 6% gesunken. Der Grund liegt darin, dass die grössere beförderte Menge der Nachtpostflüge mit einer tieferen Anzahl von Flügen bewältigt werden konnte und dass auch hier die Entschädigung nicht aufgrund des transportierten Volumens, sondern aufgrund der durchgeführten Flüge festgelegt wird.

Wie bereits erwähnt, konnten – speziell durch eingemietete Flugzeuge – die Charterleistungen im Laufe des Berichtsjahres bedeutend gesteigert werden. Die entsprechenden Einnahmen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 52% und betragen 9,2 Mio. Franken.

Auch die Erträge aus der Wartung für Dritte konnten erfreulicherweise um 46% erhöht werden; sie betragen im Jahre 1988 5,4 Mio. Franken.

Die Erträge aus Verpflegungsbetrieben und Bordverkauf haben sich erfreulich weiterentwickelt und fast verdoppelt.

Die übrigen Erträge von total 7,4 Mio. Franken umfassen unter anderem je 2,3 Mio. Franken für Zinserträge und Kursgewinne, 0,9 Mio. Franken Buchgewinne aus dem Verkauf von zwei Super Metroliner III und 1,9 Mio. Franken verschiedene übrige Erträge.

Bruttogewinn

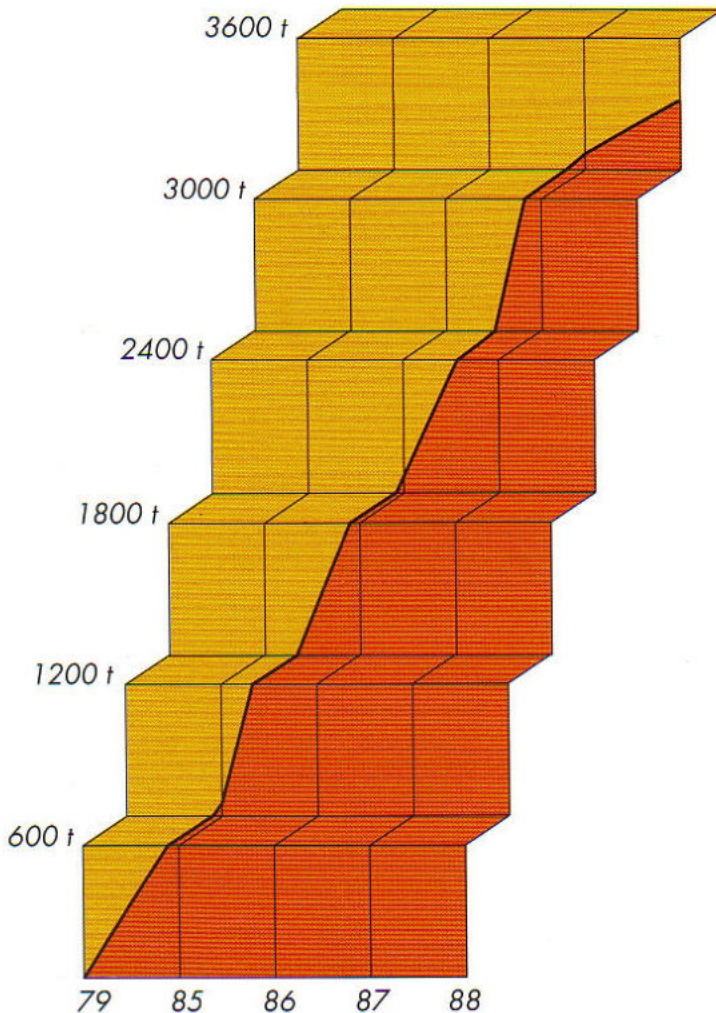
Der Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow) beträgt 27,7 Mio. Franken. Dies entspricht einer Zunahme von 18% gegenüber dem Vorjahr und einer Relation von 20% zu den totalen Erträgen.

Dieser Cash-flow, welcher im Vorjahr 20,7% vom Umsatz betrug, darf für eine Luftverkehrsgesellschaft als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Abschreibungen

Die gesamten Abschreibungen und Wertberichtigungen betragen 19,6 Mio. Franken. Davon entfallen 15,4 Mio. Franken auf die Flugzeuge, 2 Mio. Franken auf die übrigen Anlagen und 2,2 Mio. Franken auf ausserordentliche Abschreibungen.

Fracht und Post



Reingewinn

Der für das Jahr 1988 erarbeitete Reingewinn von 8,1 Mio. Franken entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Steigerung von 57%. Dies ergibt im Vergleich zum Umsatz einen Anteil von 5,9%; im Vorjahr waren es 4,5%.

Bilanz

Die Bilanzsumme erfuhr im Berichtsjahr eine Steigerung um 61% und beträgt nun 245 Mio. Franken. Die Bilanzsumme wurde auf der Aktivseite einerseits durch die Zunahme des Anlagevermögens infolge der Vergrößerung der Saab 340A Cityliner-Flotte um 6 Einheiten sowie durch die aus der Kapitalerhöhung 1988 zugeflossenen höheren flüssigen Mittel beeinflusst. Die Passivseite erfuhr eine Erhöhung primär durch das höhere Eigenkapital, bedingt durch die im Jahre 1988 durchgeführte Kapitalerhöhung um 100% von 80 Mio. Franken auf 160 Mio. Franken.

Aktiven

Wie bereits erwähnt, nahm der Bestand der Saab 340A Cityliner-Flotte um 6 Einheiten auf 19 Flugzeuge am Jahresende zu. Der Anschaffungswert der Flugzeuge hat sich dadurch um 59,9 Mio. Franken erhöht. Hingegen wirkte sich der Abgang der beiden Flugzeuge vom Typ Super Metroliner III in einer Reduktion der Anschaffungswerte von 8,1 Mio. Franken aus.

Zur Erzielung eines bedeutenden materiellen Vorteils wurden die letzten 5 Saab 340A Cityliner im Rahmen eines Crossborder-Leasing finanziert. Die vereinbarten Leasingraten wurden auf einmal bezahlt, und die Flugzeuge sind nach wie vor im Besitz der Crossair, die darüber uneingeschränkt verfügen kann.

Der kumulative Buchwert der Flugzeuge beträgt 107,4 Mio. Franken. Dies entspricht 58% des seinerzeitigen Anschaffungswertes aller Flugzeuge. Das durchschnittliche Alter der Flugzeuge betrug per Ende 1988 knapp 2½ Jahre.

Wegen der grösseren Anzahl von Flugzeugen musste auch das Lager der entsprechenden Flugzeugwechselteile aufgestockt werden, und zwar um rund 10%. Nach Abzug der entsprechenden kumulativen Abschreibung verbleibt ein Restwert von rund 49%.

Die Immobilien verzeichnen eine Zunahme des Anschaffungswertes um 1,7 Mio. Franken. Diese Erhöhung entspricht den bereits getätigten Investitionen im Zusammenhang mit der Hangarerweiterung sowie zusätzlichen Ausbauten im bestehenden Hangar.

Eine erneut starke Steigerung erfuhren die Mobilien und Einrichtungen, deren Anschaffungswert um 21% gestiegen ist. Nach Vornahme der Abschreibungen verbleibt ein Restwert von 4,5 Mio. Franken oder 37% des Anschaffungswertes.

Die Anzahlungen für Flugzeuge beinhalten die Vorauszahlungen für die fünf im Jahre 1989 zur Ablieferung gelangenden Flugzeuge vom Typ Saab 340B Cityliner, die Optionen für weitere 20 Flugzeuge vom Typ Saab 340B Cityliner und die Vorverträge für die 25 festen Bestellungen für die Flugzeuge vom Typ Saab 2000.

Die Beteiligungen blieben betragsmässig unverändert. Der in der Bilanz ausgewiesene Wert von 1,84 Mio. Franken enthält die 100%igen Anteile der Crossair an der Luganair AG und an der Crossair Trading AG. Die übrigen Beteiligungen an der Delta Air Regionalflugverkehr GmbH in Friedrichshafen, an der CPS in Basel, an der Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft AG in Bern und an der Alsavia in Basel-Mulhouse sind vollständig abgeschrieben.

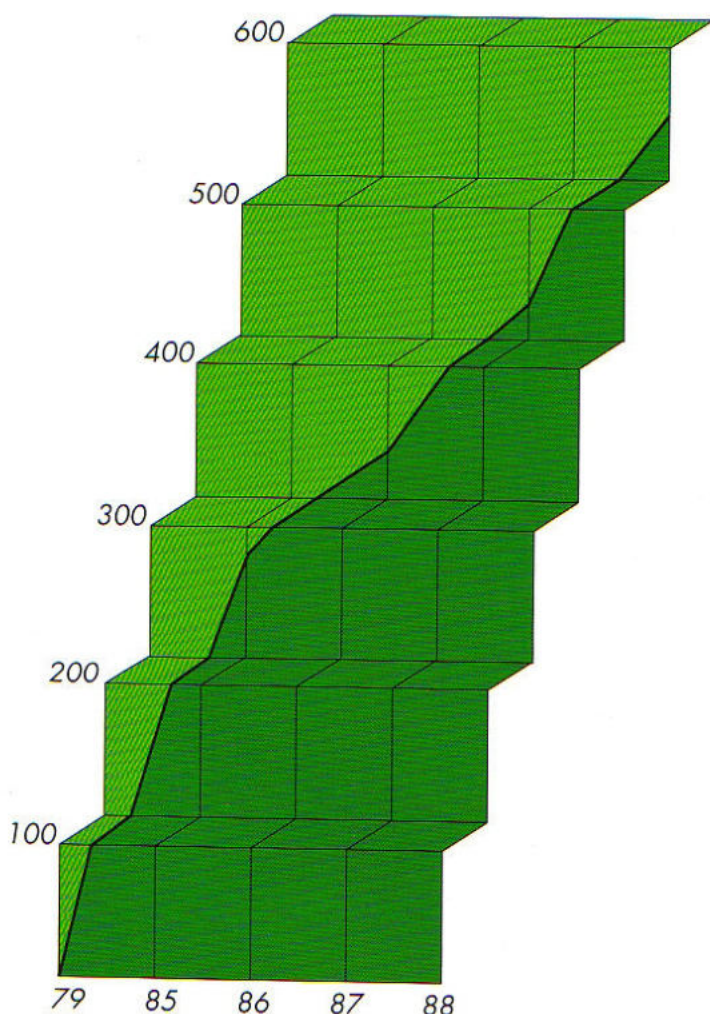
Durch die Ausweitung der Geschäftstätigkeit erfuhren auch die Forderungen und transitorischen Aktiven eine starke Erhöhung. Dies ist unter

anderem auch darauf zurückzuführen, dass grössere Zahlungen von anderen Luftverkehrsgesellschaften erst nach dem Jahresende eingingen, was die überdurchschnittliche Zunahme dieser Position erklärt.

Im Laufe des Berichtsjahres wurden alle noch vorhandenen Wertschriften verkauft.

Die uns aus der Kapitalerhöhung 1988 zugeflossenen flüssigen Mittel wurden zur Bezahlung der sechs neuen Flugzeuge und zur vollständigen Rückzahlung des Bankdarlehens von 27 Mio. Franken benützt. Per Ende 1988 verblieben uns noch flüssige Mittel von 64,8 Mio. Franken, welche im Jahre 1989 unter anderem für die Bezahlung der weiteren fünf Saab 340B Cityliner verwendet werden.

Mitarbeiter



Passiven

Die Generalversammlung vom 10. Juni 1988 hat beschlossen, das Aktienkapital der Crossair von 80 Mio. Franken auf 160 Mio. Franken zu erhöhen. Die dabei erfolgte Beteiligung der Swissair ist im Rückblick ausführlich gewürdigt worden.

Die Erhöhung des Nominalwertes des Aktienkapitals um 80 Mio. Franken brachte uns einen Zuwachs der flüssigen Mittel von 126,2 Mio. Franken. Das daraus resultierende Agio von 46,2 Mio. Franken wurde wie folgt verwendet:

– Zuweisung an die gesetzliche Reserve	3,7 Mio. Fr.
– Zusätzliche Abschreibung der Flugzeuge	17,5 Mio. Fr.
– Bildung einer Agio-Abschreibungsreserve für die zusätzliche Abschreibung zukünftiger Investitionen	25,0 Mio. Fr.
	46,2 Mio. Fr.

Durch die Zuweisung eines Teiles des Agio an die gesetzlichen Reserven werden diese nach der vorgeschlagenen Gewinnverteilung 5,13 Mio. Franken betragen.

Der Zufluss der flüssigen Mittel aus der Kapitalerhöhung erlaubte uns, das Bankdarlehen gegen Flugzeugverschreibung von 27 Mio. Franken vollständig zurückzubezahlen, was sich auf die Zinsbelastungen im Jahre 1989 positiv auswirken wird.

Die langfristigen Schulden per Ende des Jahres 1988 betragen nur noch 15 Mio. Franken. Dies betrifft die Optionsanleihe mit einem Zinssatz von 3¼%, rückzahlbar im Januar 1996. Im Zusammenhang mit Flugzeugfinanzierungen hat die Gesellschaft Bürgschaftsverpflichtungen im Gesamtbetrag von 4,7 Mio. Franken abgegeben.

Die Kreditoren und transitorischen Passiven erhöhten sich im Rahmen des ausgeweiteten Geschäftsvolumens um rund 30% auf 25,8 Mio. Franken.

Ebenfalls eine Erhöhung um rund 50% verzeichneten die noch nicht eingelösten Transportdokumente, was einerseits das erhöhte Geschäftsvolumen und andererseits den höheren Anteil der verkauften Crossair-Flugscheine an den totalen Flugscheinen widerspiegelt.

Das Verhältnis von Eigenkapital zu langfristigen Fremdkapital ist 11 zu 1.

Das Eigenkapital und das langfristige Fremdkapital entsprechen 128% des Buchwertes des gesamten Anlagevermögens.

Dem kurzfristigen Fremdkapital stehen 352% Umlaufvermögen gegenüber.

**Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr
um 92,6 Mio. Franken (+60,8%) erhöht.**

Veränderungen ergeben sich bei folgenden Positionen:

	Aktiven in Fr. 1'000	Passiven in Fr. 1'000
Flugzeuge und Flugzeugwechselteile	+ 28'011,9	
Immobilien	+ 1'604,1	
Mobilien und Einrichtungen	+ 269,7	
Anzahlungen für Flugzeuge	- 6'847,6	
Materialbestände und Vorräte	+ 642,3	
Bankkonto reserv. Aktien	+ 475,7	
Forderungen und transitorische Aktiven	+ 15'137,7	
Wertschriften	- 542,6	
Flüssige Mittel	+ 53'831,1	
Bankschulden		- 844,4
Kreditoren, transitorische Passiven und nicht eingelöste Transportdokumente		+ 8'074,9
Aktienkapital		+ 80'000,0
Gesetzliche Reserven		+ 3'962,0
Agio-Abschreibungsreserve		+ 25'000,0
Gewinnsaldo (vor Gewinnverteilung)		+ 3'390,0
Langfristiges Fremdkapital		- 27'000,0

Die verfügbaren Mittel sind wie

folgt beschafft bzw. verwendet worden:

	in Fr. 1'000	in Fr. 1'000	in Fr. 1'000
a) Beschaffung			
Reingewinn	8'102		
Abschreibungen	<u>19'631</u>	27'733	
Aktienkapitalerhöhung (inklusive Agio)		126'188	
Zunahme kurzfristige Schulden		7'230	
Abnahme Anzahlungen für Flugzeuge		6'847	
Veräusserung von Wertschriften		543	
b) Verwendung			
Investitionen in Anlagen (netto)			62'033
- Flugzeuge und Flugzeugwechselteile			1'748
- Immobilien			2'353
- Mobilien und Einrichtungen			465
- Beteiligungen			15'138
Zunahme Forderungen und transitorische Aktiven			1'084
Zunahme Materialbestände und Vorräte			476
Zunahme Bankkonto reservierte Aktien			53'831
Zunahme flüssige Mittel			27'000
Abnahme langfristige Schulden			4'413
Dividenden 1987			<u>168'541</u>
		<u>168'541</u>	<u>168'541</u>

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 1988 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der
gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir stellten fest, dass

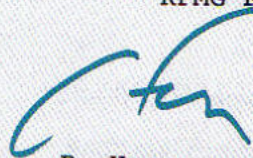
- die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung
übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäfts-
ergebnisses die gesetzlichen Bewertungsgrundsätze sowie
die Vorschriften der Statuten eingehalten sind.

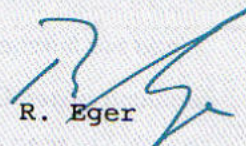
Aufgrund der Ergebnisse unserer Prüfungen empfehlen wir, die
vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

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

Zürich, 29. März 1989

KPMG Fides Peat


P. Hess


R. Eger

Anträge an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 26. Mai 1989 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Erfolgsrechnung und der Bilanz per 31. Dezember 1988	
2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1988	
3. Verwendung des Reingewinns des Jahres 1988 von wie folgt:	Fr. 8'102'411.-
./.. Zuwendung an den ordentlichen Reservefonds	Fr. 540'000.-
Verbleibender Reingewinn	Fr. 7'562'411.-
Gewinnvortrag per 1. Januar 1988	Fr. 2'490'523.-
Zur Verfügung der Generalversammlung	Fr. 10'052'934.-
./.. Dividende von brutto 5% auf das alte Aktienkapital von Fr. 76'250'000.-*)	Fr. 3'812'500.-
./.. Dividende von brutto 2½% auf das neue Aktienkapital von Fr. 80'000'000.-	Fr. 2'000'000.-
./.. Dividende für 120'000 Genussscheine à Fr. 5.- je Genussschein	Fr. 600'000.-
./.. 20% Jubiläumsbonus «10 Jahre Linienflugverkehr Crossair» (Berechnung auf der Bruttodividende 1988)	Fr. 1'282'500.-
Vortrag auf neue Rechnung	Fr. 2'357'934.-

*) Die restlichen Fr. 3'750'000.- sind für die Optionsanleihe reserviert.

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, so gelangt die Dividende ab 1. Juni 1989 wie folgt zur Auszahlung:

Dividende 1988 inklusive Jubiläumsbonus pro alte Namenaktie zu nominal Fr. 250.-	Fr. 15.-
./.. 35% Verrechnungssteuer	Fr. 5.25
Netto pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.-	Fr. 9.75
Dividende 1988 inklusive Jubiläumsbonus pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.- aus Kapitalerhöhung 1988	Fr. 7.50
./.. 35% Verrechnungssteuer	Fr. 2.63
Netto pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.-	Fr. 4.87
Vergütung erfolgt an die uns bekannte Zahlstelle	
Dividende 1988 inklusive Jubiläumsbonus pro Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.-	Fr. 30.-
./.. 35% Verrechnungssteuer	Fr. 10.50
Netto pro Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.-	Fr. 19.50
Zahlung gegen Coupon Nr. 8 durch Ihre Bank	
Dividende 1988 inklusive Jubiläumsbonus pro Genussschein ohne Nennwert	Fr. 6.-
./.. 35% Verrechnungssteuer	Fr. 2.10
Netto pro Genussschein	Fr. 3.90
Zahlung gegen Coupon Nr. 8 durch Ihre Bank	

5 Jahre im Überblick

Verkehrsleistungen	1988	1987	1986	1985	1979
Anzahl Etappenflüge Strecken	43'121	37'362	35'236	29'597	1'586
Charter und übrige	2'912	1'918	2'045	1'561	839
Anzahl Flugstunden Strecken	38'096	31'563	31'924	24'994	1'511
Charter und übrige	3'759	2'600	2'459	1'907	2'164
Beförderte Etappenpassagiere Strecken	732'125	564'192	451'888	358'104	12'739
Charter und übrige	28'619	24'136	20'270	12'410	4'022
Beförderte Fracht und Post in kg	3'304'291	3'141'494	1'916'415	636'135	14'938
Angebote Sitzplätze im Streckenverkehr	1'317'553	1'056'091	937'611	719'017	27'084
Durchschnittliche Auslastung der Sitzplätze	56%	53%	48%	50%	47%

Personalbestand

Festangestellte	546	414	333	274	24
Teilzeitmitarbeiter	35	20	8	6	4

Erträge und Kosten in Fr. 1'000

Streckenerträge	115'619,5	96'710,6	86'829,8	70'648,1	2'571,5
Chartererträge	9'160,1	6'024,7	4'318,6	2'918,4	1'669,8
Übrige Flugbetriebserträge	6'297,9	4'137,8	1'996,4	1'648,9	391,1
Gesamterträge	138'488,8	112'988,6	98'318,1	82'047,4	4'680,3
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	110'754,9	89'578,9	79'400,7	65'662,1	4'263,4
Bruttoergebnis (Cash-flow)	27'733,9	23'409,7	18'917,4	16'385,3	416,9
Abschreibungen	19'631,5	18'260,7	14'858,6	13'282,2	709,3
Reinergebnis	+8'102,4	+5'149,0	+4'058,8	+3'103,1	-292,4

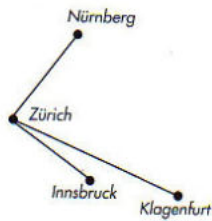
Bilanz per 31. Dezember nach Gewinnverteilung

Bilanzsumme	244'926,2	152'343,8	152'180,5	137'680,1	8'355,8
Aktiven Anlagevermögen	140'225,5	117'187,4	95'025,0	93'709,4	6'357,8
Umlaufvermögen	104'700,7	35'156,4	57'155,5	43'970,7	1'998,0
Passiven Eigenkapital	165'130,0	80'928,0	80'628,0	80'418,0	4'001,5
Fremdkapital	77'438,3	68'925,3	69'498,5	56'006,9	4'604,3
Gewinn- und Verlustkonto	+2'357,9	+2'490,5	+2'054,0	+1'255,2	-279,8
Dividenden	5%	5%	4%	4%	-
Jubiläumsbonus auf Dividende	20%				

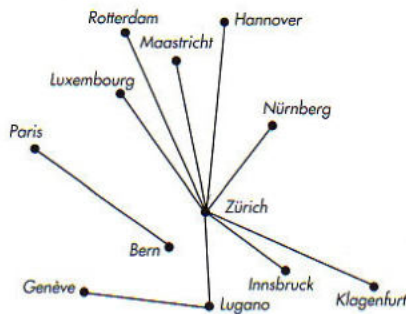
Ausblick auf das Jahr 1989

Die Entwicklung unseres Streckennetzes:

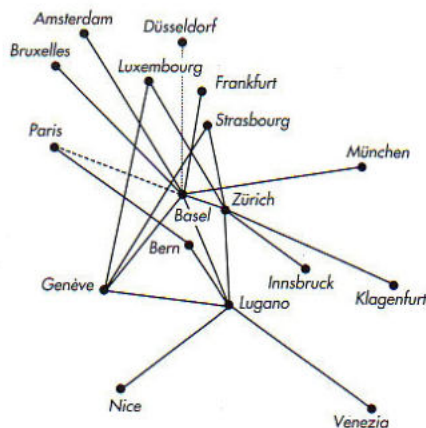
Sommer 1979



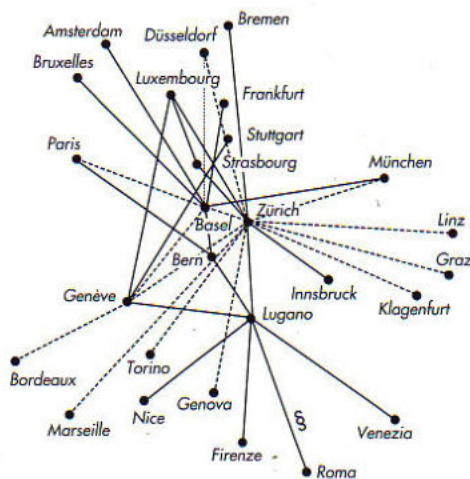
Sommer 1981



Sommer 1985



Winter 1988/89



- Im Auftrag der Swissair
- Im Auftrag der Swissair und Lufthansa
- § Vorbehaltlich Regierungsgenehmigung

Mehr Kooperation – mehr Wettbewerb

Ein Thema beherrscht die europäischen Luftverkehrskreise, die Fachgremien ebenso wie die Öffentlichkeit: Die Liberalisierung. Sie hat schon merklich eingesetzt und soll stufenweise vorangetrieben werden, bis sie 1992 mit der Schaffung eines offenen EG-Gesamtmarktes auch im Luftverkehr ihr vorläufiges Ziel erreicht haben wird. Dass die Länder, die nicht der EG angehören, wie die Schweiz und Österreich, kein Inseldasein führen und sich absondern können, ist klar. Es wäre widersinnig, Europa ausgerechnet im Luftverkehrsbe-
reich, der von seiner Natur aus nicht an Landesgrenzen haltmachen kann, sondern grenzüberschreitend ist, in zwei Blöcke aufzuteilen. Es muss im Gegenteil eine Harmonisierung und Vereinheitlichung der Wettbewerbsbedingungen um jeden Preis angestrebt werden, auch wenn es eine Illusion ist, zu glauben, dass wir uns je einmal dem geradezu paradiesischen Zustand nähern würden, in dem die Spiesse aller Beteiligten gleich lang sind.

Verschiedene Gremien haben sich der Arbeit angenommen, eine gesamtheitliche europäische Regelung zu verwirklichen, so unter anderem die Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC), in der die Regierungen von 22 europäischen Staaten vertreten sind. Zweifellos wird die Liberalisierung auf der einen Seite zu mehr Wettbewerb und teils zu einem unerbittlichen Konkurrenz- und Verdrängungskampf führen, auf der anderen Seite zu stärkerer Kooperation, ja sogar zu Gesellschaftszusammenschlüssen und -übernahmen, wie sie in den Jahren der Deregulation in den Vereinigten Staaten in grossem Stil vollzogen und wie sie vereinzelt auch schon in Europa vorgekommen sind; als ein Beispiel dafür sei nur die Übernahme der British Caledonian durch British Airways erwähnt. Zugleich ist eine häufig hektische Aktivität bei der Gründung neuer Gesellschaften zu beobachten. Teils erfolgen sie in der Form von Joint-ventures, teils dienen sie dazu, mit der Gründung einer Tochtergesellschaft im Ausland Fuss zu fassen. Vermehrt suchen die etablierten nationalen Luftverkehrsgesellschaften, die «flag carriers», die Zusammenarbeit, ja den Zusammenschluss mit Regionalfluggesellschaften, die die unentbehrlichen Zubringerdienste zu gewährleisten haben. Mit diesem verbreiteten Positionsbezug ist zugleich eine zunehmende Nervosität unter den beteiligten Fluggesellschaften bemerkbar. Gerade die kleineren unter ihnen fürchten um ihre Eigenständigkeit.

Die Crossair hat sich von Anfang an zur Liberalisierung bekannt. Nur in der frischen Luft eines liberalisierten Umfeldes konnte und kann sie sich

entfalten. Sie hat sich auf das Leben sowie auf das Bestehen und das Bewähren in diesem Umfeld eingestellt. In dieser Luft fühlt sie sich nicht nur gut, sondern sie wittert in ihr auch Chancen für die künftige Entwicklung.

Für eine solche Entwicklung sind nun auch die Grundlagen aufgebaut und die Basis verbreitert worden. In erster Linie ist da die Beteiligung der Swissair an der Crossair zu nennen, in zweiter Linie aber auch die von der Crossair vor Jahren eingeleitete Zusammenarbeit mit anderen grossen Luftverkehrsgesellschaften in den Nachbarländern. Erwähnt seien neben der luxemburgischen Luxair namentlich die Air France, mit der sie gemeinsam die Strecke Paris–Bern–Lugano und Lugano–Nizza betreibt. Aber auch mit der Alitalia haben sich im Lauf der Zeit gute Beziehungen eingestellt.

... Basis auf EG-Boden...

Die Heimatbasis der Crossair und – in absehbarer Zeit – auch die Verwaltung sind auf dem internationalen Flughafen Basel-Mulhouse angesiedelt, und dieser Flughafen liegt bekanntlich auf französischem Boden und damit direkt im EG-Raum. Die Crossair wird sich dadurch in jedem Fall – gleichgültig, wie sich die Beziehungen der Schweiz zur EG gestalten werden – an der europäischen Liberalisierung beteiligen und, so hofft sie, auch davon profitieren können. Von der einen Hälfte des Flughafens Basel-Mulhouse aus ist der Zugang zum EG-Luftverkehr in jedem Fall offen.

So wie sich die Crossair schon vor Jahren mit der in Friedrichshafen am deutschen Bodenseeufer beheimateten Delta Air verbündete und 1982 eine Beteiligung von 25% an deren Gesellschaftskapital erwarb, so gründete sie 1988 zusammen mit französischen Partnern die Alsavia; die erste Silbe dieses Namens deutet selbstverständlich auf das Elsass oder eben auf Alsace hin, denn die Alsavia ist eine nach französischem Recht gegründete Gesellschaft. Sie soll im Verlauf von 1989 so weit aufgebaut werden, dass sie im Herbst 1989 mit einem Saab 340B Cityliner den Betrieb aufnehmen kann. Später dürfte ein zweiter Saab 340B Cityliner dazustossen.

... mitten im Ausbau...

Unsere Basler Basis steht überdies mitten in einem bedeutenden Ausbau. Dieser wurde offiziell am 18. Januar 1989 mit dem Spatenstich, vollzogen durch den Delegierten des Verwaltungsrates, Moritz Suter, eingeleitet. Nach der gegenwärtigen Planung soll das gesamte neue Crossair-Gebäude am 1. Juni 1991 bezugsbereit sein.

Das Bauvorhaben erfordert Investitionen in der Grössenordnung von ca. 58 Mio. Franken (inkl. Übernahme des bestehenden Hangars). Das bisherige Hangargebäude der Crossair wird um 3'200

Quadratmeter auf den doppelten Umfang vergrössert. Da, wie gesagt, die Verwaltung in Basel einzuziehen wird, erfährt die Bürofläche eine Vergrösserung auf das Dreifache des heutigen Ausmasses.

Im neuen Crossair-Gebäude werden die folgenden Betriebe untergebracht: Hangar für die Flugzeuge, Technik, Lager, Schulungs- und Trainingszentrum, Simulatoranlage, Verwaltung und andere Dienste.

Bauherr ist der Flughafen Basel-Mulhouse. Mit diesem wurde ein Baurechtsvertrag auf die Dauer von 50 Jahren abgeschlossen.

... mit Ausbildungszentrum und Simulator...

Eingegliedert in die künftige Hauptbasis der Crossair in Basel wird ein vielfältiges Ausbildungszentrum sein, das mit allen modernen Lernhilfen ausgerüstet ist. Es dient nicht nur der Schulung und Fortbildung der Piloten und der Flight Attendants (Airhostessen), sondern auch der Mechaniker, der übrigen technischen Spezialisten und weiterer Personalgruppen. Dazu gehören beispielsweise jene Mitarbeiter, die an der Front das Gespräch mit den Kunden, und jene, die zusätzlich den Dialog mit dem Computer als unentbehrlichem Helfer führen. Eine gute Ausbildung ist nicht nur die Grundlage für den Erfolg jedes einzelnen Mitarbeiters, sondern auch des gesamten Unternehmens.

Das weitaus kostspieligste Ausbildungsgerät im kommenden Ausbildungszentrum wird zweifellos der Flugsimulator für den Saab 340A/B Cityliner sein. Um diesen anschaffen zu können, bewilligte der Verwaltungsrat noch Ende 1988 einen Rahmenkredit in der Höhe von 13 Mio. Franken – dies entspricht ungefähr dem Kaufpreis eines Saab 340B Cityliner. Mit diesem Vorhaben setzt die Crossair eine weitere Pionierleistung in die Wirklichkeit um, ist sie doch die erste Regionalfluggesellschaft der Welt, die einen vollwertigen Simulator bestellt hat. Vollwertig besagt in diesem Zusammenhang, dass er alle im Normal- und Notfall vorkommenden Flugzustände nachahmen kann. So werden zum Beispiel dank einer grossen Hydraulikanlage und computerkontrollierten Bewegungszylindern Bewegungen und Beschleunigungen um die sechs Achsen derart perfekt simuliert, dass der Eindruck des wirklichen Fliegens vermittelt wird. Die Cockpitscheiben des Simulators sind von Sichtscharstellungsgeräten umgeben. Wirklichkeitsgetreu zeigen diese dem Piloten den Flugplatz, den er anzufliegen gedenkt, und dessen nähere Umgebung. Dabei können die vom Computer erzeugten Bilder jede Tageszeit und Wetterlage vortäuschen: Nacht und Tag, Dunkelheit und Sonnenschein, Regen und Nebel. Und im Unterschied zum Flugzeug kann der Simulator jederzeit in der Luft angehalten – «eingefroren» – werden.



Saab 2000

Die Flugsimulatoren sind heute derart vollkommen, dass in ihnen das Fliegen und das richtige Verhalten in Notfällen besser erlernt und geübt werden kann als im Flugzeug. Aus diesem Grund sind schon etliche grosse Fluggesellschaften zum sogenannten Zero-Flight-Training übergegangen: Die Umschulung auf einen neuen Flugzeugtyp wird gänzlich im Simulator vollzogen.

Dies erklärt erstens, weshalb vollwertige Simulatoren so teuer sind, und zweitens, weshalb sich deren Anschaffung gleichwohl lohnt. Wenn die Crossair einen eigenen Simulator einsetzen kann, so werden die sowohl kosten- wie zeitmässig aufwendigen Flüge unserer Piloten nach Schweden und in die Vereinigten Staaten entfallen, wo jetzt und bis zum Eintreffen des Simulators die Ausbildung stattfindet. Überdies hofft die Crossair, dass sie Simulatorstunden, die von ihr nicht benötigt werden, anderen Fluggesellschaften, die ebenfalls die Saab 340A/B Cityliner einsetzen, verkaufen

kann. Letzten Endes sollte der Flugsimulator auf diese Weise nicht nur amortisiert werden, sondern der Crossair zu Erträgen verhelfen können.

... für Personal und Piloten

Mit dem Gesamtpersonalbestand wird auch jener der Piloten weiter anwachsen. Im Zusammenhang mit der Auslastung des eben beschriebenen Simulators ist ein Hinweis darauf angebracht, dass wir für 1989 mit 185 Crossair-Piloten gerechnet haben und dass ferner die Besatzungen von fünf Flugzeugen der Delta Air und zweier Flugzeuge der Alsavia, die ja mit uns in einem Flottenverband vereinigt sind, mitgezählt worden sind.

Die Ausbildung der Piloten wird uns noch vor etliche Probleme stellen. Um unseren Bedarf decken zu können, müssen wir 1989 wiederum 50 Piloten und von 1990 an jährlich 60 Piloten ausbilden. Nur so werden wir den nach unserer Planung Ende 1992 erforderlichen Bestand von 300 Piloten erreichen können.

Wie es ihrer Praxis entspricht, lässt die Crossair ein Problem nicht untätig und tatenlos auf sie zukommen. Sie hat vielmehr eine Studie verfasst, in der sie ein Ausbildungsmodell auf gesamtschweizerischer Grundlage für die Zukunft vorschlägt. Sie beschreibt es als Ergänzung und als Alternativlösung zugleich zur Schweizerischen Luftverkehrsschule SLS. Diese ist in erster Linie auf die Bedürfnisse der Swissair ausgerichtet, und deren Bedürfnisse unterscheiden sich von jenen einer Regionalfluggesellschaft in wesentlichen Punkten. Nach dem von uns vorgeschlagenen Modell sollen aber auch Piloten für andere Gesellschaften der sogenannten allgemeinen Luftfahrt ausgebildet werden können, also zum Beispiel für die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega und andere Unternehmen; diese benötigen gesamthaft ebenfalls jährlich rund 50 neue Piloten. Bis jetzt behilft man sich mit Piloten, die anderswo ausgebildet worden sind. Der jetzige Zustand ist auf die Dauer nicht haltbar. Während künftige Swissair-Piloten in der SLS auf Bundeskosten ihre Ausbildung nicht nur gratis erhalten, sondern überdies noch einen festen Lohn beziehen, müssen die anderen Pilotenanwärter für ihre Ausbildung 50'000 bis 60'000 Franken aus der eigenen Tasche aufwenden. Das von uns vorgeschlagene Modell beseitigt diese Ungerechtigkeit. Es baut auf gesamtschweizerischer Grundlage auf und möchte die Voraussetzungen für die Ausbildung zum künftigen Linienpiloten gleichermaßen in der französisch- und der italienischsprachigen Schweiz verankern – Landesteile, die auch in dieser Beziehung bisher eher vernachlässigt worden sind. Angesichts des sich weltweit abzeichnenden Pilotenmangels erscheinen uns vermehrte Ausbildungsmöglichkeiten von grosser Bedeutung zu sein.

Mit ihrem Vorschlag für ein realisierbares Pilotenausbildungsmodell hat die Crossair den Versuch unternommen, auch im Interesse der übrigen in der schweizerischen Luftfahrt tätigen Unternehmungen einen Beitrag zur Lösung des Problems zu leisten.

Zuwachs bei der Flotte...

Die Flotte der Crossair wird im Verlauf des Jahres 1989 erneut anwachsen, und zwar, auch vom Sitzplatzangebot her, um gut 25 Prozent. Im Herbst sollen die ersten fünf Saab 340B Cityliner abgeliefert werden. Ohne dieses Ereignis überbewerten zu wollen, darf doch festgehalten werden, dass der Einsatz dieser – im Vergleich zum jetzigen Saab 340A Cityliner – leistungsfähigeren und schnelleren Flugzeuge die Konkurrenzfähigkeit der Crossair erhöhen und ihre Flotte in wertvollem Mass verstärken wird. Die Verbesserungen fallen bei einer Regionalfluggesellschaft schon deshalb besonders ins Gewicht, weil diese in ihrem Streckennetz kleinere Flugplätze mit verhältnismässig kurzen Pisten zu bedienen hat.

Wir beabsichtigen, die uns für das Jahr 1990 zustehenden Optionen für fünf Saab 340B Cityliner ebenfalls in feste Bestellungen umzuwandeln. Die Ablieferung soll im Frühling 1990 erfolgen. Mit Hilfe dieser fünf Flugzeuge können wir die erforderliche Expansion vornehmen und allenfalls Saab 340A Cityliner ersetzen. Die freiwerdenden Saab 340A Cityliner werden wir entweder verkaufen oder auf Leasing-Grundlage anderen Gesellschaften überlassen.

Während sich der Saab 340B Cityliner in seinen Ausmassen nicht von dem jetzigen Saab 340A Cityliner unterscheidet, so wird der Saab 2000 50 Passagieren Platz bieten. 1989 werden das Herstellerwerk Saab-Scania in Linköping und die Crossair, welche Saab-Scania als Erstbesteller berät und die Ausgestaltung des Projekts massgeblich beeinflussen kann, einiges zu tun haben, um das Projekt Saab 2000 derart voranzutreiben, dass die ersten Flugzeuge 1993 abgeliefert werden können.

Da ein fünfzigplätziges Flugzeug nach der gemeinsamen Auffassung von Swissair und Crossair schon früher benötigt wird, liess es sich nicht vermeiden, sich für die Zeit bis 1993 mit einer Übergangslösung zu behelfen. Nach einer gründlichen Evaluation aller Flugzeuge in der genannten Grössenordnung, die derzeit angeboten werden, fiel die Wahl schliesslich auf die holländische Fokker 50, die von Fokker Aircraft B.V. hergestellt wird. Dieses Flugzeug bietet 46–50 Passagieren Platz, genügt weitgehend unseren Anforderungen und wird bereits in Serie hergestellt. Es ist vorgesehen, fünf Fokker 50 zu beschaffen, von denen die ersten zwei im Frühling und Herbst 1990 der Crossair abgeliefert werden.

... sowie im Streckennetz...

Gewisse Erweiterungen sind auch im Streckennetz vorgesehen. Überfällig ist die längst in Aussicht gestellte Eröffnung der Linie Lugano–Rom, damit wir den schon in unseren Streckenplänen eingezeichneten Strich auch in der Wirklichkeit nachvollziehen können. Es ist zu hoffen, dass italienischerseits die Hindernisse bald aus dem Weg geräumt sind, die bisher die Aufnahme dieser Linie vereitelt haben.

Aufgewertet wird im Jahr 1989 die Position Berns im Luftverkehrsnetz. Bern erhält zwei tägliche Verbindungen – mit einer Zwischenlandung in Basel – mit der europäischen Hauptstadt Brüssel. In die Bedienung dieser Strecke teilt sich die Crossair mit der Sabena. Da das Flugzeug der Crossair in Brüssel übernachtet und jenes der Sabena in Bern, können ausgezeichnete Tagesrandverbindungen in beiden Richtungen angeboten werden. So ist gewährleistet, dass man nach einem reichlich langen Aufenthalt am Zielort noch am gleichen Tag heimkehren kann.

Dank dieser Verbindung mit Brüssel und dank der Tatsache, dass wir ein Flugzeug in Bern stehen haben, können wir auch eine Verbindung Bern–Frankfurt über Basel eröffnen, leider nicht als Tagesrandverbindung, aber am späteren Vormittag. Pendent ist nach wie vor unser Konzessionsgesuch für die Linie Bern–München. Unter den heutigen Umständen ist die Aussicht, in München «Slots» (Ankunfts- und Abflugszeiten) zugeteilt zu erhalten, verschwindend klein.

... bei angegliederten Gesellschaften...

Die Crossair hat die Gründung zweier weiterer Gesellschaften in Angriff genommen. Deren Zweck soll es sein, anderen – schon bestehenden oder im Aufbau begriffenen – Regionalfluggesellschaften ein Gesamtprodukt anbieten zu können.

Mit dieser Zielsetzung gründen wir eine Finanzierungsgesellschaft mit Sitz in Zürich. Diese soll Gesellschaften, die nicht über genügend eigene Mittel verfügen, die Beschaffung von Flugzeugen auf Kauf- oder Leasingbasis ermöglichen. Damit soll dem Verkauf und dem Handel mit Saab-Regionalverkehrsflugzeugen Auftrieb verliehen werden.

Um diesen Gesellschaften ein gesamtheitliches Produkt anbieten zu können, drängt sich als Ergänzung zur Finanzierungsgesellschaft eine Beratungsgesellschaft auf. Dieses Consulting-Unternehmen kann andere Regionalfluggesellschaften in den Bereichen der Infrastruktur, der Flugzeugwartung und des eigentlichen Flugbetriebes – also Technik und Operationen – beraten. Diese Beratung kann weitergedeiht bis zur aktiven Unterstützung, wenn eine neue Gesellschaft ihren Betrieb aufnimmt.

In Zukunft muss die Grundausbildung der Piloten für den Instrumentenflug aus berechtigten Umweltgründen (Lärm) und infolge Überlastung des Luftraums von Kleinflugzeugen in Simulatoren verlegt werden. Da die Anschaffung solcher Simulatoren für kleine Flugschulen eine grosse finanzielle Hürde bedeutet, haben wir mit einer schon bestehenden Flugschule Verhandlungen für eine Beteiligung aufgenommen.

Im Zusammenhang mit angegliederten Gesellschaften darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Crossair die Absicht hat, ihre Beteiligung an der Alpar AG, Flug- und Flugplatzgesellschaft, Bern-Belp, von jetzt 16% auf einen Drittel am Aktienkapital zu erhöhen.

... bis zum Aktienkapital

Wir haben ausführlich geschildert, welche Ziele wir uns mittel- und längerfristig gesetzt haben und welche Expansion für unsere Gesellschaft erforderlich sein wird, wenn sie auch in Zukunft ihre Stellung als führende Regionalluftverkehrsgesellschaft in Europa behaupten will.

Nach all dem dürfte es nicht verwunderlich sein, dass die Crossair beschlossen hat, ihren Aktionären 1989 erneut eine Erhöhung des Aktienkapitals vorzuschlagen. Es ist vorgesehen, den Altaktionären ein attraktives Bezugsangebot zu unterbreiten.

Die Ziele im Jubiläumsjahr

Wachstum ist das Gebot der Zeit. Auch wir haben unsere Ziele wieder hoch gesteckt, und es wird erneut des grossen Einsatzes aller Mitarbeiter bedürfen, um diese Ziele zu erreichen.

Von den 1989 angebotenen 1'604'000 Passagierplätzen im Linienverkehr (+ 22%) erwarten wir 941'000 (+ 28%) verkaufen zu können. Und dabei streben wir erst noch an, die Auslastung von rund 56% im Jahr 1988 erneut um drei Punkte auf 59% erhöhen zu können.

Bei den Finanzen rechnen wir bei 167 Mio. Franken Gesamterträgen und 137 Mio. Franken Gesamtkosten mit einem Cash-flow (Gewinn vor Abschreibungen) von 30 Mio. Franken und mit einem Reingewinn von 9 Mio. Franken.

Anspruchsvolle Zielsetzungen? – gewiss! Wir hoffen aber, 1989 zum Jubiläumsjahr mit einem Jubiläumsergebnis aufwarten zu können – denn vor zehn Jahren hat die Crossair den Linienbetrieb aufgenommen.

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 022/798 88 31
Télex 415502 cros ch
Téléfax 022/798 22 11

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 825670 cros ch
Telefax 01/816 43 26

