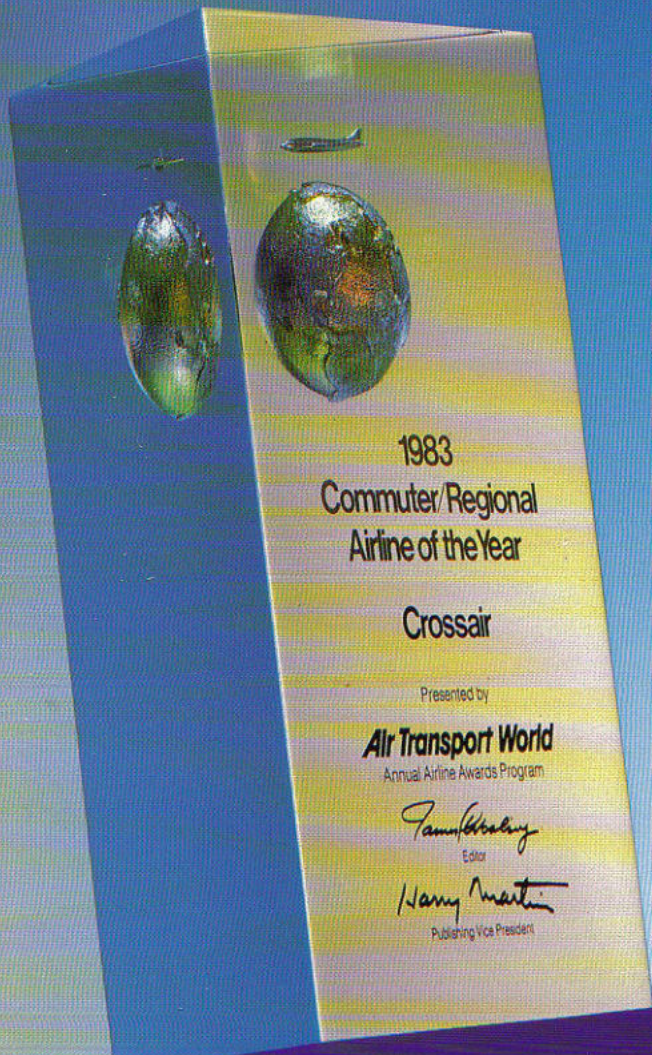


# Crossair Geschäftsbericht 1989



**again...**



# **Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr**

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1989

## **Verwaltungsrat**

Dr. Alfred J. Wiederkehr, Zürich, Präsident\*  
Moritz Suter, Zürich, Vize-Präsident und Delegierter\*  
Dr. Diego Gruenberg, Kilchberg/ZH\* († 3.5.89)  
Dr. Martin Junger, Aesch-Forch/ZH\*  
Fritz Maurhofer, Erlenbach/ZH\*  
Peter Oes, Birchwil/ZH\*  
Robert Ducret, Carouge/GE  
Werner J. Fleischmann, Verona, N.J., USA  
Andreas Geissmann, Küsnacht/ZH  
Thomas Heberlein, Fällanden/ZH  
François Lachat, Porrentruy/JU  
Thierry Lombard, Conches/GE  
Christian Norgren, Vaduz, FL (Austritt 8.12.89)  
Paul Nyffeler, Seltisberg/BL  
Michael Pieper, Wollerau/SZ  
Ugo A. Sadis, Lugano  
Robert Staubli, Zürich

\* Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

## **Geschäftsleitung**

Vorsitz: Moritz Suter,  
Delegierter des Verwaltungsrates  
(s. Organigramm S. 8)

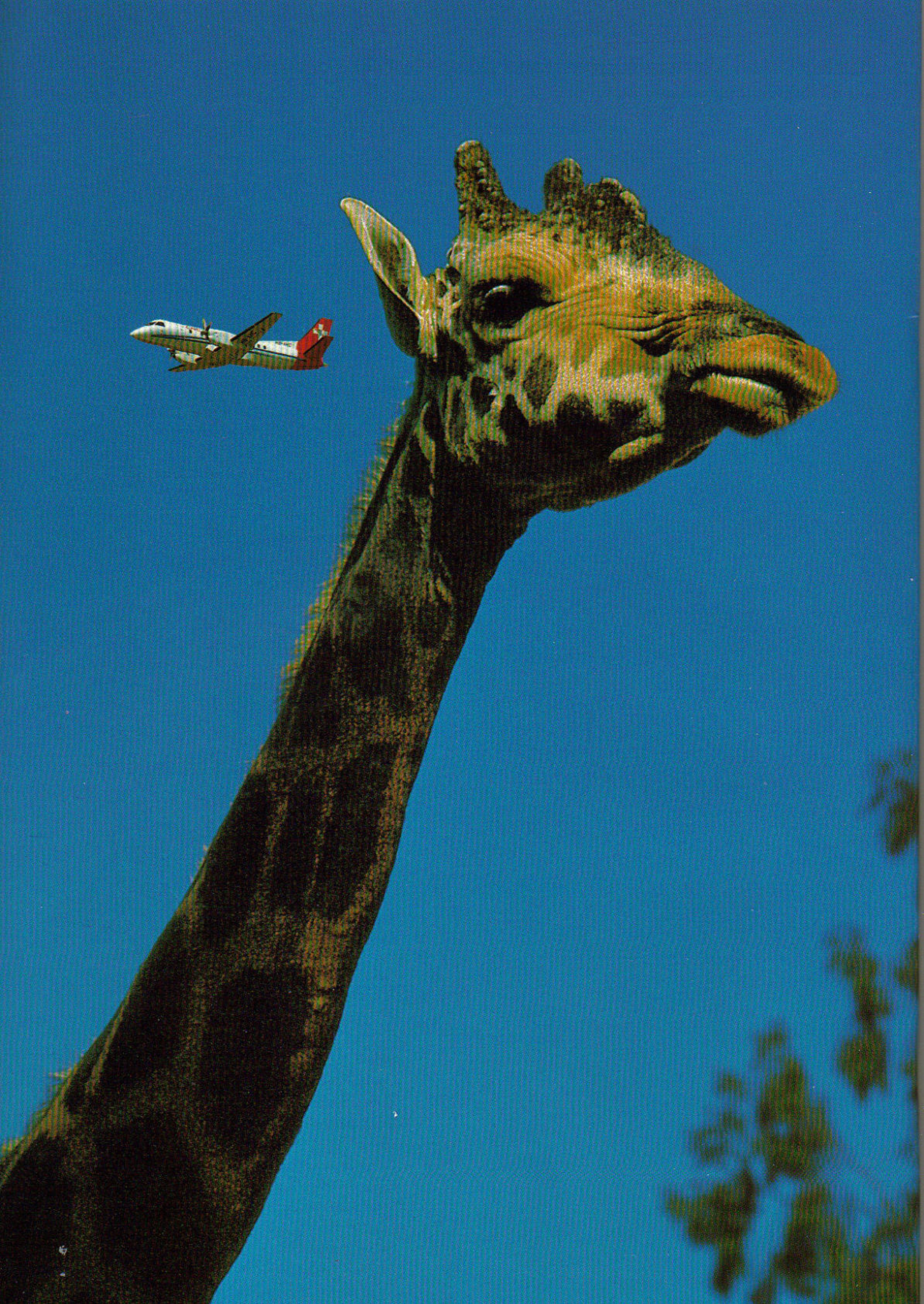
## **Kontrollstelle**

KPMG Fides Peat, Zürich

## **Inhalt**

	Seite
Das Jahr 1989 im Überblick	3
Firmenorganigramm	8
Erfolgsrechnung	14
Bilanz	16
Kommentar zur Erfolgsrechnung	19
Kommentar zur Bilanz	21
Bericht der Kontrollstelle	24
Anträge an die Generalversammlung	25
5 Jahre im Überblick	26
Ausblick auf das Jahr 1990	27







Am 2. Juli 1989 konnte die Crossair auf zehn Jahre Linienflugbetrieb zurückblicken. Im Rahmen von bescheidenen Jubiläumsflügen suchten die Crossair-Mitarbeiter der ersten Stunde zusammen mit geladenen Gästen die ersten Zielorte im Streckennetz der Crossair auf: das Dreigestirn Nürnberg, Klagenfurt und Innsbruck. Zeit zu besinnlichem Feiern blieb insgesamt wenig: 1989 war ein forderndes und ereignisreiches Jahr. Streifen wir zunächst

## **die wichtigsten Ereignisse ...**

- Die Aufgaben und die Anschaffungen, die auf die Crossair zukommen, erforderten auch 1989 eine Kapitalerhöhung. So wurde das Aktienkapital um 55 Mio. Franken auf 215 Mio. Franken hinaufgesetzt.
- Die Crossair vollzog den wichtigen Schritt ins Jet-Zeitalter: Sie bestellte mit vier Flüsterjets BAe 146-200 das unbestritten leiseste Düsenverkehrsflugzeug der Welt.
- Die Crossair bestellte ferner, wie im Geschäftsbericht 1988 angekündigt, fünf Fokker 50.
- Schliesslich verpflichtete sich die Crossair als Erstkunde zum Kauf von 25 Saab 2000 Propjets (und sicherte sich Optionen für weitere 25). Sie wandelte ferner die Optionen für zehn Saab 340B Cityliner in feste Bestellungen um.
- Die ersten fünf Saab 340B Cityliner, die leistungsfähiger sind als das Vorgängermodell 340A, trafen in der Schweiz ein.

– Das Streckennetz wurde behutsam erweitert. Die neuen Nonstopverbindungen von Bern nach Brüssel und Düsseldorf kommen insbesondere der Region Bern zugute. Am 25. September konnte nach äusserst langwierigen und zähen Verhandlungen die für das Tessin bedeutsame Strecke Lugano-Rom eröffnet werden. Umso herber war die Enttäuschung, als die italienischen Behörden aus protektionistischen Gründen am 22. Dezember die Einstellung des Linienverkehrs auf der Linie Lugano-Florenz verfügten, die erst im Dezember 1987 eröffnet worden war.

– Die im letzten Jahresbericht angekündigte neue Organisationsstruktur, die durch die Trennung von «Kommerz und Finanzen» einerseits und «Technik und Operationen» andererseits sowie durch ein junges Management geprägt ist, trat am 1. April 1989 in Kraft.

– Mit dem symbolischen Spatenstich begann am 18. Januar 1989 der für die Zukunft der Crossair bedeutsame Ausbau unseres Hauptsitzes auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg.

– Vorerst als hundertprozentige Crossair-Tochter wurde die Finanzierungsgesellschaft AFS (Aviation Financial Services AG) mit Sitz in Zürich gegründet.

– Im Zuge einer Erhöhung des Gesellschaftskapitals von 8 Mio. DM auf 20 Mio. DM bei der mit uns seit 1982 verbundenen Regionalfluggesellschaft Delta Air im deutschen

Friedrichshafen verstärkten wir unsere Beteiligung von 25 % auf 40 %.

– Am 4. Dezember 1989 startete die Regionalfluggesellschaft Alsavia von ihrer Basis am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg zu ihrem Erstflug. An dieser nach französischem Recht gegründeten Gesellschaft ist die Crossair mit 33 % beteiligt.

– Als erste Regionalfluggesellschaft der Welt wurde die Crossair 1989 (nach 1983) ein zweites Mal von der amerikanischen Fachzeitschrift «Air Transport World» mit der Auszeichnung «Regionalfluggesellschaft des Jahres» geehrt.

## **... und das Ergebnis**

– Angesichts verschiedener unvorhersehbarer Schwierigkeiten kann das finanzielle Ergebnis als zufriedenstellend bezeichnet werden: Bei Erträgen von 169,9 Mio. Franken ergaben sich ein Bruttogewinn vor Abschreibungen (Cash-flow) von 31,5 Mio. Franken und ein Reingewinn von 9,7 Mio. Franken.

– Das rein operative Ergebnis ist 1989 allerdings etwas hinter dem budgetierten zurückgeblieben. Auf die vielschichtigen Gründe dafür werden wir im nächsten Kapitel näher eingehen. Das Ergebnis sollte immerhin im Verhältnis zu den hohen Zielen gesehen werden, die wir uns im Budget jeweils stecken und welche die bei unserer Industrie üblichen Wachstumsraten meist übertreffen.



– 1989 bot die Crossair insgesamt 51'569 Flüge an (+ 12% gegenüber dem Vorjahr) und transportierte 909'023 Passagiere (+ 19,5%). Diese Zunahme führte zu einer Verbesserung der Sitzplatzauslastung um 1% auf 57% – ein beachtlicher Wert im Regionalluftverkehr. Das Gewicht der beförderten Fracht und Post verminderte sich durch das Auslaufen eines Grossauftrags – das Kurierunternehmen DHL setzt neuerdings auf der Strecke Basel-Brüssel eigene Maschinen ein – um rund ein Drittel auf 2'214 Tonnen (3'303 Tonnen).

– Die Crossair-Flotte umfasste am Jahresende 22 Saab 340A/B Cityliner. Mit einem Durchschnittsalter von 2,7 Jahren zählt die Crossair-Flotte weltweit zu den jüngsten. Damit wurden im Linienverkehr 30 Flughäfen in 9 Ländern angefliegen.

### **Erschwerte Bedingungen**

Die Ehrlichkeit gebietet uns einzugehen, dass wir uns das Geschäftsjahr 1989 leichter vorgestellt hatten. Es wurde nicht das Jubiläumsjahr, in dem die Saat der zurückliegenden Jahre aufging und ihr Ergebnis uns wie eine reife Frucht in den Schoß fiel. Immerhin wären wir ohne die zu-

kunftsorientierten Investitionen, die wir in früheren Jahren reichlich getätigt hatten, für den Kampf mit den widrigen Umständen des Berichtsjahres weniger gut gerüstet gewesen.

Es ist inzwischen müssig geworden, die zum Teil skandalösen Zustände im Luftverkehr zu beklagen, auf die wir in unserem letzten Geschäftsbericht näher eingegangen sind: die nicht länger zu verantwortende Luftraum-(Un)Ordnung und die sich daraus unweigerlich ergebende unzulängliche Luftraumnutzung, die ineffiziente, technisch rückständige und europaweit mangelhaft koordinierte Flugsicherung, das Ungenügen der Infrastruktur auf einzelnen Flughäfen und die Saumseligkeit der politischen Instanzen, entschiedene Schritte zur Abhilfe dieser Mängel zu unternehmen. Im Rückblick auf 1989 können wir uns mit der Feststellung begnügen, dass mit dem gewachsenen Luftverkehr alles noch schlimmer geworden ist. Die durchschnittlichen Verspätungen nahmen zu: In Europa wurden im Sommer 1989 mehr als 30% aller Flüge durch Verspätungen behindert. Aus einer vom Internationalen Luftverkehrsverband IATA veranlassten Studie

geht hervor, dass etliche europäische Flughäfen schon den heutigen Verkehr nicht mehr zu bewältigen vermögen. In einigen dieser «Verspätungs-Zentren» müssen Crossair-Flüge täglich landen und starten.

**Jubiläumsfeier zum 10jährigen Bestehen der Crossair-Linie Zürich-Innsbruck-Zürich: Empfang der Crossair-Delegation durch alt Landesrat Dr. Bassetti, Flughafendirektor Oberaufsichtsrat Hans Jilg, alt Flughafendirektor Dr. Paul Schneider und weitere Behördenmitglieder.**





### **Kampf um Passagiererträge**

Die Erträge aus dem Passagierverkehr vermochten die budgetierten Erwartungen nicht ganz zu erreichen. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Trotz eines markanten Wachstums um 19,5 % blieb die Zunahme der Passagierzahlen hinter den ehrgeizigen Erwartungen zurück. Zum Teil ist dies auf die verspätete Eröffnung der Linie Lugano-Rom zurückzuführen: Ein unfaires Ränkespiel, das von italienischen Behörden in protektionistischer Manier begünstigt wurde, zögerte die Betriebsaufnahme immer wieder hinaus. Dazu kam, dass die Verkehrsentwicklung auf gewissen Strecken zu wünschen übrig liess. Ausserdem hat sich ein Trend der letzten Jahre verstärkt: Der mittlere Ertrag je Passagier ist weiter gesunken und kam unter den budgetierten Wert zu liegen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass auch Geschäftsleute vermehrt tarifbewusst reisen und dass auch mehr und mehr zu günstigen Tarifen fliegende Touristen unsere Dienste in Anspruch nehmen. Zu bedenken ist, dass bei beinahe einer Million Passagieren, die wir mittlerweile jährlich transportieren, schon eine Passagierertragsabweichung um nur einen Franken

beim Ertrag entsprechend stark ins Gewicht fällt. Auch im Charterverkehr wurde das budgetierte Ziel aufgrund zahlreicher Annullationen von Seiten der Reiseveranstalter nicht erreicht.

Bei Nebenleistungen, vor allem im Handels- und Finanzbereich, erzielten wir dagegen Erträge, die unsere Erwartungen erheblich übertrafen. So konnten wir das gesteckte Ertragsziel dennoch erreichen.

Dank des konsequenten Kostenbewusstseins des Managements fielen die Kosten gesamthaft tiefer aus als budgetiert. Allerdings hatten wir besonders in der zweiten Jahreshälfte mit steigenden Flugpetrolpreisen zu kämpfen und sahen uns Erhöhungen der von uns nicht beeinflussbaren Infrastrukturkosten wie Luftstrassengebühren, Landetaxen und Flughafen-Passagiertaxen ausgesetzt.

Trotz der mitunter schwierigen Bedingungen ist das Gesamtergebnis befriedigend ausgefallen, und dies erlaubte uns, den Mitarbeitern Ende Jahr eine Gewinnbeteiligung in der Höhe von 3 Mio. Franken zukommen



zu lassen. Es wäre in unserem Jubiläumsjahr bedauerlich gewesen, wenn die Umstände diese wohlverdiente Belohnung verhindert hätten, zumal die Crossair keinen 13. Monatslohn kennt.

### **Beträchtliche Investitionen**

Dass wir an unsere Zukunft glauben und dass wir im liberalisierten europäischen Markt am Aufschwung der Regionalluftfahrt teilzuhaben gedanken, geht aus unseren Flugzeugbestellungen hervor: zusätzliche Saab 340B Cityliner (von denen allerdings einige die zum Verkauf bestimmten Saab 340A Cityliner ersetzen werden), 25 Saab 2000 Propjets, fünf Fokker 50 und vier Flüsterjets BAe 146-200, ohne die zahlreichen Optionen zu erwähnen.

**10 Jahre Crossair-Linienverkehr ab Zürich-Kloten: Empfang durch Flughafendirektor Hans-Peter Staffelbach und Familie.**





Die gesamten in den Jahren 1989 – 1991 getätigten oder geplanten Zukunftsinvestitionen belaufen sich auf rund 550 Mio. Franken. Das sind grösstenteils Aufwendungen, die kurzfristig keine Erträge erbringen.

Für die bestellten Flugzeuge, wie Fokker 50, Flüsterjet BAe 146-200 und Saab 2000 Propjet, haben wir erhebliche Anzahlungen zu leisten; die betreffenden Flugzeuge erzeugen aber erst ab 1990 resp. 1993 Leistungen und Erträge.

**10 Jahre Zürich-Nürnberg mit Crossair: Warmer Empfang der Crossair-Delegation durch Flughafendirektor Dr. Ludwig Hoffmann.**



Erhebliche Mittel investieren wir auch in die Ausbildung des Personals, namentlich der Piloten. Doch sind wir auch hier überzeugt, dass die Kosten für die Ausbildung sich über kurz oder lang bezahlt machen. Schliesslich verdanken wir den Ruf einer qualitativ hochstehenden Fluggesellschaft in erster Linie der Qualität unserer Mitarbeiter.

In den Ausbau unserer Basis am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg investieren wir bedeutende Mittel. Die Bauarbeiten, die 1989 planmässig und ohne Verzögerung vorangetrieben wurden, kommen auf rund 55 Mio. Franken zu stehen. Dies ist der Gesamtbetrag für die Bauinvestitionen 1989 – 1991. Allein die Kosten für die Bausubstanz belaufen sich auf 32 Mio. Franken. Dazu kommt die Inneneinrichtung im Wert



von 23 Mio. Franken. Dieser Betrag beinhaltet auch die Aufwendungen für die dringend benötigten neuen Informatiksysteme. Die Anschaffung eines Flugsimulators schliesslich wird sich auf weitere 17 Mio. Franken belaufen.

Angesichts der äusserst kostspieligen Aufbau- und Pionierarbeit, die unser Unternehmen in mancher Hinsicht weiterhin leistet, darf das alljährliche Ausschütten einer Dividende nicht als Selbstverständlichkeit gewertet werden.

Die letzten Monate des Berichtsjahres haben uns weiteren Anlass dazu gegeben, der Zukunft vertrauensvoll entgegenzublicken. Haben sie doch in Europa politische Entwicklungen und gesellschaftlich-demokratische Fortschritte gebracht, von denen vor Jahresfrist noch niemand bloss zu träumen wagte. Von unserer Seite dürfen wir ohne Überheblichkeit behaupten, alles Machbare unternommen zu haben, um für das zukünftige Europa gerüstet zu sein: Fern von kleinmütigen Bedenken dem europäischen Binnenmarkt von 1992 gegenüber freuen wir uns im Gegenteil darauf, mit unseren





Dienstleistungen an dieser historischen Entwicklung teilzunehmen.

### **Gute Zusammenarbeit**

Gute Zusammenarbeit, nicht nur hausintern, sondern auch mit allen externen Instanzen, ist uns ein wichtiges Anliegen. Im Berichtsjahr ist insbesondere die Zusammenarbeit mit der Swissair zu erwähnen, war es doch das erste volle Jahr, in dem wir über die Beteiligung der Swissair und durch die Präsenz ihrer Vertreter in unserem Verwaltungsrat miteinander verbunden waren. Unseres Erachtens sind wir dem Ziel, einander gegenseitig zu ergänzen, schon recht nahe gekommen. Selbstverständlich war die Zusammenarbeit nicht von allem Anfang an frei von Perspektiven- und Meinungsunterschieden, doch liess sich immer eine Einigung auf einen gemeinsamen Weg finden.

In der Praxis äussert sich die Zusammenarbeit unter anderem darin, dass uns die Swissair etliche neue Linien anvertraut hat, die wir in ihrem Auftrag und unter ihrer Flugnummer bedienen. Eine besondere Form der Zusammenarbeit wurde von der Swissair und der Crossair mit der in Innsbruck niedergelassenen Tyrolean Airways vereinbart. Zwischen Innsbruck und Zürich wurde ein drittes Tagesflugpaar eingeführt. Die drei Kurse dieses «joint venture» werden nunmehr ausschliesslich von



der Tyrolean geflogen, und die getroffene Regelung gewährleistet, dass die Crossair nach wie vor im Tirol präsent ist und ihre Verkehrsrechte wahr. Ausgebaut wurde im Berichtsjahr auch die Zusammenarbeit mit der Air France und der belgischen Sabena.

### **Ein Verlust**

Ein Verlust muss hier beklagt werden, der die Crossair schwer traf: Wir meinen den Tod von Dr. Diego Gruenberg, Mitglied des Ausschusses unseres Verwaltungsrates. Er war es, der vor einem guten Jahrzehnt die visionären Vorstellungen des späteren Delegierten des Verwaltungsrates Moritz Suter durch seinen Beitrag an marktwirtschaftlichen Studien zum Aufbau eines ersten Streckennetzes konkretisieren half. Mit seiner posi-

**Jubiläumsfeier zum 10jährigen Bestehen der Crossair-Linie Zürich-Klagenfurt: Empfang durch Landesrat Dr. Josef Koschat, die Flughafendirektoren Diplomkaufmann Hans Laubreiter und Ingenieur Manfred Scharl, sowie weitere Behördenvertreter.**



tiven und bejahenden Lebenshaltung hat er entscheidend zur Bewältigung der zahlreichen grossen Probleme in der Aufbauphase der Crossair beigetragen. Wir sind ihm alle zu tiefem Dank verpflichtet.

### **Leicht verdichtetes Streckennetz**

In Bezug auf das Streckennetz war 1989 für die Crossair ein Jahr der Konsolidierung. Das geht auch aus dem im Vergleich zu früheren Jahren verhältnismässig bescheidenen Wachstum der Flotte um drei Saab 340B Cityliner hervor.

Im Vordergrund stand die sehnlich herbeigewünschte Eröffnung der Linie Lugano-Rom, die am 25. September stattfinden konnte. Damit

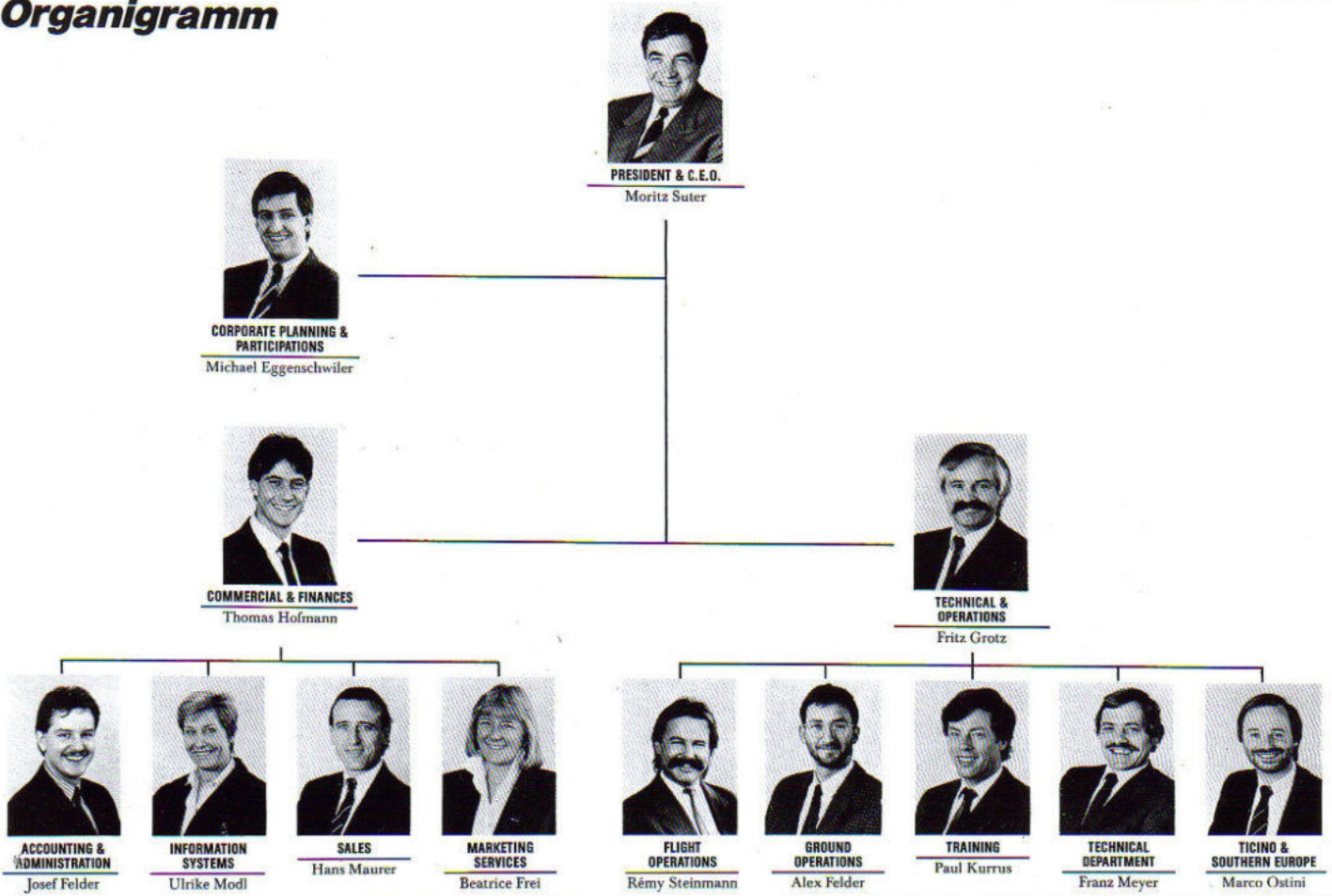


ging ein alter und grosser Wunsch der Tessiner in Erfüllung: die direkte Verbindung auf dem Luftweg zwischen der Südschweiz und der italienischen Metropole. War hier ein erfreulicher Fortschritt zu verzeichnen, so blieb uns im übrigen Verkehr mit Italien eine herbe Enttäuschung nicht erspart. Am 22. Dezember 1989 liess uns die italienische Zivilluftfahrtbehörde Civilavia wissen, dass sie uns ab sofort die Verkehrsrechte für die Strecke Lugano-Florenz entziehe. So wurden wir gezwungen, den Flugbetrieb auf dieser gut frequentierten Linie unverzüglich einzustellen. Für diese Massnahme wählten die italienischen Behörden einen Zeitpunkt, der die Passagiere am schmerzlichsten traf: Zwei Tage vor Weihnachten

hatten etliche von ihnen nicht mehr die Möglichkeit, vor den Festtagen ihr Ziel zu erreichen. Auslösend für diesen einseitigen Schritt war der Entscheid der Stadt Lugano als Eigentümerin des Flughafens Lugano-Agno, die über 27 Jahre alten Fokker F-27 der italienischen Gesellschaft Transavio, die ebenfalls Verkehrsrechte für die Strecke Florenz-Lugano begehrte, nicht zuzulassen. Sie wollte den Anwohnern des Flugplatzes Lugano-Agno diesen Lärm nicht zumuten, nachdem sie ihnen entsprechende Versprechungen gemacht hatte. Eine Auseinandersetzung um das gleiche Thema war übrigens Grund dafür, dass wir die Eröffnung der Linie Lugano-Rom wiederholt hinausschieben mussten.

Bis zu diesem Entscheid der italienischen Behörden hatte die Crossair Lugano und Florenz mit zwei Tagesrandflügen verbunden. Wie deren Auslastung zeigt, entsprach die Verbindung offensichtlich einem Bedürfnis. Der Entscheid der italienischen Behörde ist ein Rückfall in den alten staatlichen Protektionismus ohne Rücksicht auf Wünsche und Bedürfnisse der Kunden. Er stellt einen geradezu grotesken Anachronismus zur Liberalisierung dar, wie sie in diesen Jahren im europäischen Luftverkehr angestrebt wird. Das Verhalten der Civilavia zeigt, wie weit wir von einer wirklich liberalen Marktordnung im europäischen Luftverkehr noch entfernt sind.

## Organigramm









<b>Verkehrsleistungen</b>	<b>1989</b>	<b>1988</b>	<b>Veränderung</b>
Anzahl Etappenflüge	51'569	46'033	12%
– davon Linienflüge	48'416	43'121	12%
– andere	3'153	2'912	8%
Beförderte Etappenpassagiere	909'023	760'744	19%
– davon Linienflüge	887'869	732'125	21%
– andere	21'154	28'619	– 26%
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung im Linienverkehr	57%	56%	
Beförderte Fracht und Post in kg	2'213'830	3'304'291	– 33%
Total Flugstunden	46'381	41'855	11%
– davon Linienflüge	43'022	38'096	13%
– andere	3'359	3'759	– 11%
<b>Erfolgsrechnung in SFr. 1'000</b>			
Erträge	169'967	138'489	23%
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	138'400	110'755	25%
Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow)	31'567	27'734	14%
Abschreibungen und Wertberichtigungen	21'809	19'631	11%
<b>Reingewinn</b>	<b>9'758</b>	<b>8'102</b>	<b>20%</b>

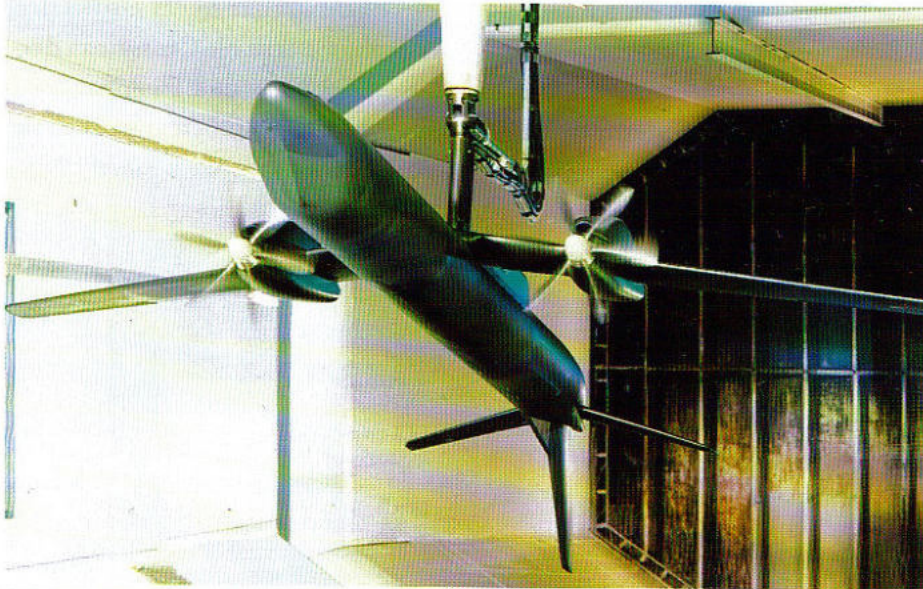
<b>Beteiligungen</b>						
Name	Kapital	Crossair-Beteiligung	Jahresumsatz 1989	Mitarbeiter	Aktivität	
AFS	SFr. 1 Mio. (50% einbezahlt)	100%	SFr. 0,8 Mio.	3	Finanzierungsgesellschaft	
Crossair Trading	SFr. 50'000	100%	SFr. 3,35 Mio.	60	Catering, Handel mit Food- und Nonfood-Artikeln	
Luganair	SFr. 400'000	100%	SFr. 96'000	–	Hangarierung von Flugzeugen	
Delta Air	DM 20 Mio.	40%	DM 34,1 Mio.	109	Regionallflugverkehr ex Deutschland	
CPS	SFr. 2 Mio.	33½%	SFr. 5,4 Mio.	16	Kurier-, Nachtpost- und Passagierflüge	
Alsavia	FFrs. 6 Mio.	33½%	–	16	Regionallflugverkehr ab Basel-Mulhouse-Freiburg	
Skyracer	SFr. 10 Mio. (20% einbezahlt)	20%	–	–	Luftfracht-Expressdienst der Swissair	
Alpar	SFr. 3,065 Mio.	20%	SFr. 5,227 Mio.	26	Flug- und Flugplatzgesellschaft, Bern-Belp	

«Launching Customer» ist die Crossair auch für den Saab 2000 Propjet. Der im Geschäftsbericht 1988 erwähnte Vorvertrag wurde im Berichtsjahr in einen festen Vertrag

umgewandelt. Die Crossair wird demnach 25 Saab 2000 Propjets kaufen und hat sich für die gleiche Anzahl Vorkaufsrechte gesichert. Der Saab 2000 Propjet wird 50 Passa-

gieren Platz bieten. Im Zeitpunkt der Ablieferung im Jahr 1993 wird er unbestrittenermassen das modernste und schnellste Regionalverkehrsflugzeug sein.





**Wichtige Etappe in der Entwicklung des Saab 2000 Propjet: der Windkanaltest mit hängendem Modell in den Flugzeugwerken Emmen bei Luzern. Die Resultate bestätigen die ausgezeichneten aerodynamischen Eigenschaften des Propjets.**

Da die Crossair vor allem für diejenigen Flüge, die sie im Auftrage der Swissair ausführt, schon frühzeitig grössere Flugzeuge als den Saab 340 A/B Cityliner benötigt, hat sie auf ausdrücklichen Wunsch der Swissair fünf Fokker 50 bestellt. Diese Flugzeuge bieten 46 Passagieren Platz. Beim Einsatz der Fokker 50 handelt es sich um eine Übergangslösung. Sie wird von 1993 an durch den Saab 2000 Propjet abgelöst werden.

#### **Beteiligungen: viel Neues**

In den zehn Jahren unserer Tätigkeit im Regionalluftverkehr und als wegweisender Erstkunde für Flugzeuge in diesem Einsatzspektrum (Super Metroliner III, Saab 340A/B Cityliner, Saab 2000 Propjet), haben wir viel Erfahrung im erfolgreichen Betrieb dieser Flugzeuge sammeln können. Schon aus diesem Grund lag es nahe, eine Gesellschaft zu gründen, die dieses Wissen und diese Erfahrung anderen Gesellschaften

zur Verfügung stellen kann. Ferner führt unser ständiges Bestreben, die Flotte jung und modern zu halten, zwangsläufig dazu, dass wir sozusagen «Flugzeuge in den besten Jahren» veräussern können. So haben wir eine eigene Leasing-, Beratungs- und Verkaufsgesellschaft gegründet: die AFS (Aviation Financial Services AG). Als Geschäftsführer amtiert der Finanzspezialist Terence G. Lawn, und Marketingverantwortlicher ist der langjährige Leiter von Fairchild Europa und Crossair-Vertraute John Doyle. AFS kann mit ihren insgesamt drei Mitarbeitern auf ein erfolgreiches erstes Geschäftsjahr zurückblicken. An der vorerst noch hundertprozentigen Tochter der Crossair sollen sich auch andere Teilhaber und Gesellschaften beteiligen können.

Für die Crossair Trading, 1985 als hundertprozentiges Crossair-Tochterunternehmen gegründet und für den Einkauf von «Food-» und «Non-Food»-Artikeln sowie den

Verkauf von Champagner zuständig, war das Berichtsjahr sehr bewegt. Ihr wurde das Crossair-Catering angegliedert, das uns und anderen Gesellschaften die Verpflegung und Mahlzeiten an Bord liefert. Dies ist ein Ausdruck unseres Bestrebens, die im weiteren Sinne der Crossair zugehörigen Betriebe loszulösen und sie als eigenständige Profit-Centers arbeiten zu lassen.

Auch die Luganair, welche Hangars auf dem Flughafen Lugano-Agno besitzt und Hangarplätze an Flugzeugbesitzer vermietet und deren Aktienkapital sich in den Händen der Crossair befindet, kann für das Jahr 1989 ein erfreuliches Ergebnis vorweisen.

Mit der Delta Air in Friedrichshafen haben wir unsere seit langem bestehenden Beziehungen in finanzieller Hinsicht noch enger geknüpft. Im Rahmen einer Kapitalerhöhung von 8 Mio. DM auf 20 Mio. DM, die dem Unternehmen eine solide Basis für den Weiterausbau verleihen soll, haben wir unsere Beteiligung von 25 % auf 40 % erhöht. Die Flotte der Delta Air setzt sich, bis auf eine Ausnahme, aus Saab 340 A Cityliner zusammen. Als bundesdeutscher Regionalluggesellschaft sind ihr auch Flüge von der Lufthansa und der Lufthansa-Regionalluggesellschaft DLT anvertraut worden.

Die von uns mitgegründete Alsaviva hat wie die Delta Air ihren Sitz in einem EG-Land, nämlich in Frankreich. An ihrem Aktienkapital ist die Crossair zu einem Drittel, die Air France zu 14 % und die französische



Regionalfluggesellschaft TAT zu 19,33% beteiligt. Das übrige Aktienkapital liegt in den Händen von oberelsässischen Interessengruppen, darunter die Handelskammer von Mulhouse. Die Alsavia nahm am 4. Dezember 1989 ihren Betrieb mit einem Saab 340B Cityliner auf und ist im Regionalflugverkehr im Auftrag der Air France ab Basel-Mulhouse-Freiburg nach Amsterdam, Mailand und Barcelona tätig.

Die CPS (Cargo and Passenger Services Ltd.), an der die Crossair zu

einem Drittel beteiligt ist, hat im Berichtsjahr ein gutes Geschäftsergebnis erzielt. Sie betrieb am Jahresende noch zwei Super Metroliner III, nachdem sie zwei weitere veräußert hatte. Gerade diesem Flugzeugtyp werden aber aufgrund der geänderten Tarifstruktur vieler europäischer Flughäfen inskünftig nur noch wenige rentable Einsatzmöglichkeiten im Linienverkehr offenstehen, so dass sich unternehmensstrategische Überlegungen über die Zukunft der CPS aufdrängen.

Ebenfalls mit einem Drittel des Aktienkapitals ist die Crossair an der Bernischen Flug- und Flugplatzgesellschaft Alpar AG beteiligt. Auch sie kann auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 1989 zurückblicken.

Schliesslich hat sich die Crossair 1989 zu 20% am Aktienkapital des

**Im neuen Crossair-Training-Center am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg wird ab Frühsommer 1991 ein Saab-340-Flugsimulator (und später ein Saab-2000-Flugsimulator) für die Ausbildung der Liniensimulatoren zur Verfügung stehen.**







von Swissair gegründeten internationalen Luftexpressdienstes «Skyracer» beteiligt: ein zukunftssträchtiger Dienstleistungszweig.

### **Engagierte Mitarbeiter**

Vom Kleinunternehmen mit einigen Dutzend Mitarbeitern ist die Crossair zu einem mittelgrossen Betrieb mit über 800 Beschäftigten gewachsen. Es ist angesichts dieser Entwicklung keineswegs selbstverständlich, dass wir uns immer noch als «grosse Familie» betrachten. Bei unserer Unternehmenskultur steht eindeutig der Teamgeist im Vordergrund.

Bis Ende 1989 waren alle Dienstzweige der Crossair auf den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg übersiedelt. Für etliche Mitarbeiter bedeutete dies einen Wohnortswechsel. Je nach Einstellung zum Standort Basel, wo ja einst auch die Crossair-Vorläufergesellschaft Business Flyers Basel AG gegründet worden war, war dies den einen willkommen, den andern (vorerst?) weniger.

Die am 1. April in Kraft getretene Neustrukturierung unserer Geschäftsleitung mit der Gliederung in die Bereiche «Kommerz und Finanzen» einerseits und «Technik und Operationen» andererseits hat sich in der Praxis bestens bewährt. Mit einem Durchschnittsalter von 36 Jahren gehört unser Management zweifellos zu den jüngsten und dynamischsten aller vergleichbaren Unternehmen. Ausserdem hat die Crossair in Freiburg im Breisgau eine eigene Niederlassung eröffnet. Damit wird der Bedeutung der «Regio» Basel Rechnung getragen, für die der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg in den letzten Jahren an Attraktivität gewonnen hat. Auch für die Freiburger liegt der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg gleichsam vor der Tür.

Ende 1989 beschäftigte die Crossair 815 Mitarbeiter. Einmal mehr muss hier nachdrücklich betont werden, dass der Erfolg der Crossair und die Qualität ihrer Dienstleistungen auf der Leistung und dem

Einsatz unserer Mitarbeiter beruhen. Nur ihnen ist es zu verdanken, dass die Crossair 1989 zum zweiten Mal von der namhaften amerikanischen Fachzeitschrift «Air Transport World» zur «Regionalfluggesellschaft des Jahres» gekürt worden ist. Auch dieses Jahr geht deshalb unser abschliessender Dank an unsere engagierten Mitarbeiter.



**Der Ausbau des Crossair-Hauptgebäudes am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg wird planmässig vorangetrieben. Ende 1989 konnten die ersten neuen Büros bezogen werden.**

**Spatenstich zum Ausbau des Crossair-Hauptgebäudes am 18. Januar 1989 mit Dr. Diego Gruenberg (f) und Moritz Suter.**

Basel, den 8. Mai 1990

Im Namen des Verwaltungsrates  
Der Präsident

*Alfred J. Wiederkehr*  
Dr. Alfred J. Wiederkehr

Der Delegierte

*Moritz Suter*  
Moritz Suter



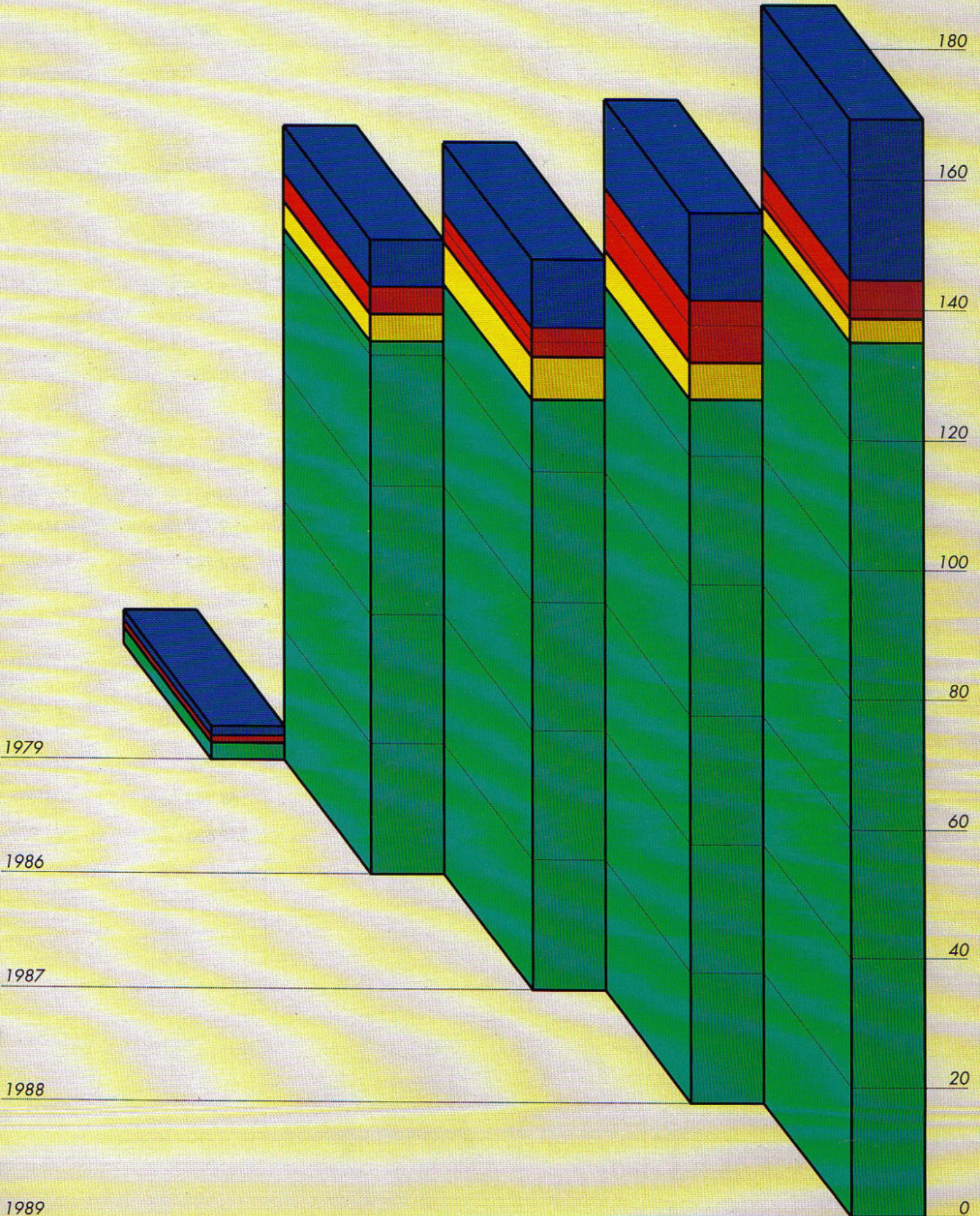
# Erfolgsrechnung vom 1.1. bis 31.12.1989

<b>Erträge</b> in SFr. 1'000	<b>1989</b>	<b>1988</b>	<b>Veränderung</b>
<i>Streckenerträge</i>			
– Passagen	135'228		
– Fracht, Post und Übergepäck	<u>3'154</u>	115'620	20%
Erträge aus Charterflügen	6'158	9'160	–33%
Erträge aus Fremdwartung	6'119	5'385	14%
Erträge aus Verpflegungsbetrieben und Bordverkauf	1'013	913	11%
Andere Erträge	<u>18'295</u>	<u>7'411</u>	147%
<b>Total Erträge</b>	<b>169'967</b>	<b>138'489</b>	<b>23%</b>
<b>Kosten</b> in SFr. 1'000	<b>1989</b>	<b>1988</b>	<b>Veränderung</b>
<i>Personalkosten</i>			
– Saläre und übrige Personalkosten	39'009	28'147	39%
– Sozialversicherungen	4'423	3'241	36%
<i>Treibstoffkosten</i>	9'516	7'333	30%
<i>Techn. Material- und Überholungskosten</i>	16'473	13'358	23%
<i>Mietkosten für Flugzeuge</i>	8'596	7'678	12%
<i>Bodenorganisationsfremdkosten</i>	21'437	18'353	17%
<i>Passagierkosten und Material für Verpflegungsbetriebe und Bordverkauf</i>	12'489	9'848	27%
<i>Sach- und Haftpflichtversicherungen</i>	1'520	2'925	–48%
<i>Liegenschafts- und Energiekosten</i>	1'874	2'143	–13%
<i>Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten</i>			
– Finanzkosten	773	2'508	–69%
– übrige Betriebs- und Verwaltungskosten	11'346	6'782	67%
<i>Fermmeldekosten</i>	1'164	738	58%
<i>Werbe- und diverse Verkaufskosten</i>	1'819	1'096	66%
<i>Provisionskosten</i>	<u>7'961</u>	<u>6'605</u>	21%
<b>Total Kosten</b>	<b>138'400</b>	<b>110'755</b>	<b>25%</b>
<b>Unternehmenserfolg</b>			
Total Erträge	169'967	138'489	23%
Total Kosten vor Abschreibung	<u>138'400</u>	<u>110'755</u>	25%
Bruttoergebnis	31'567	27'734	14%
<b>Abschreibungen</b>			
Abschreibungen und Wertberichtigungen	<u>21'809</u>	<u>19'632</u>	11%
<b>Reingewinn</b>	<b>9'758</b>	<b>8'102</b>	<b>20%</b>



**Ertragsentwicklung** (in 1'000'000 Franken)

- Übrige
- Charter
- Fracht
- PAX





# Bilanz per 31. Dezember 1989 (vor Gewinnverteilung)

Aktiven in SFr. 1'000	1989	1988
<b>Anlagevermögen</b>		
Flugzeugpark		
– Flugzeuge*	124'932	
././ kumulative Abschreibung	<u>83'486</u>	41'446
		58'283
– Flugzeuge im Leasing*	114'923	
././ kumulative Abschreibung	<u>4'768</u>	110'155
		49'109
– Flugzeugwechselteile	39'643	
././ kumulative Abschreibung	<u>21'138</u>	18'505
		14'849
Immobilien		
– Anschaffungswerte	21'770	
././ kumulative Abschreibung	<u>2'304</u>	19'466
		2'711
Möbilien und Einrichtungen		
– Anschaffungswerte	17'858	
././ kumulative Abschreibung	<u>9'938</u>	7'920
		4'532
Anzahlungen und Forderungen	62'427	8'901
Beteiligungen	<u>9'324</u>	<u>1'840</u>
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>269'243</b>	<b>140'225</b>
<b>Umlaufvermögen</b>		
Materialbestände und Vorräte	5'935	5'160
Bankkonto reservierte Aktien	11'227	4'226
Forderungen und transitorische Aktiven	28'639	30'490
Flüssige Mittel	4'347	664
Festgeldanlagen	<u>13'302</u>	<u>64'161</u>
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>63'450</b>	<b>104'701</b>
<b>Total Aktiven</b>	<b>332'693</b>	<b>244'926</b>
* Versicherungswert der Flugzeuge	275'600	205'100



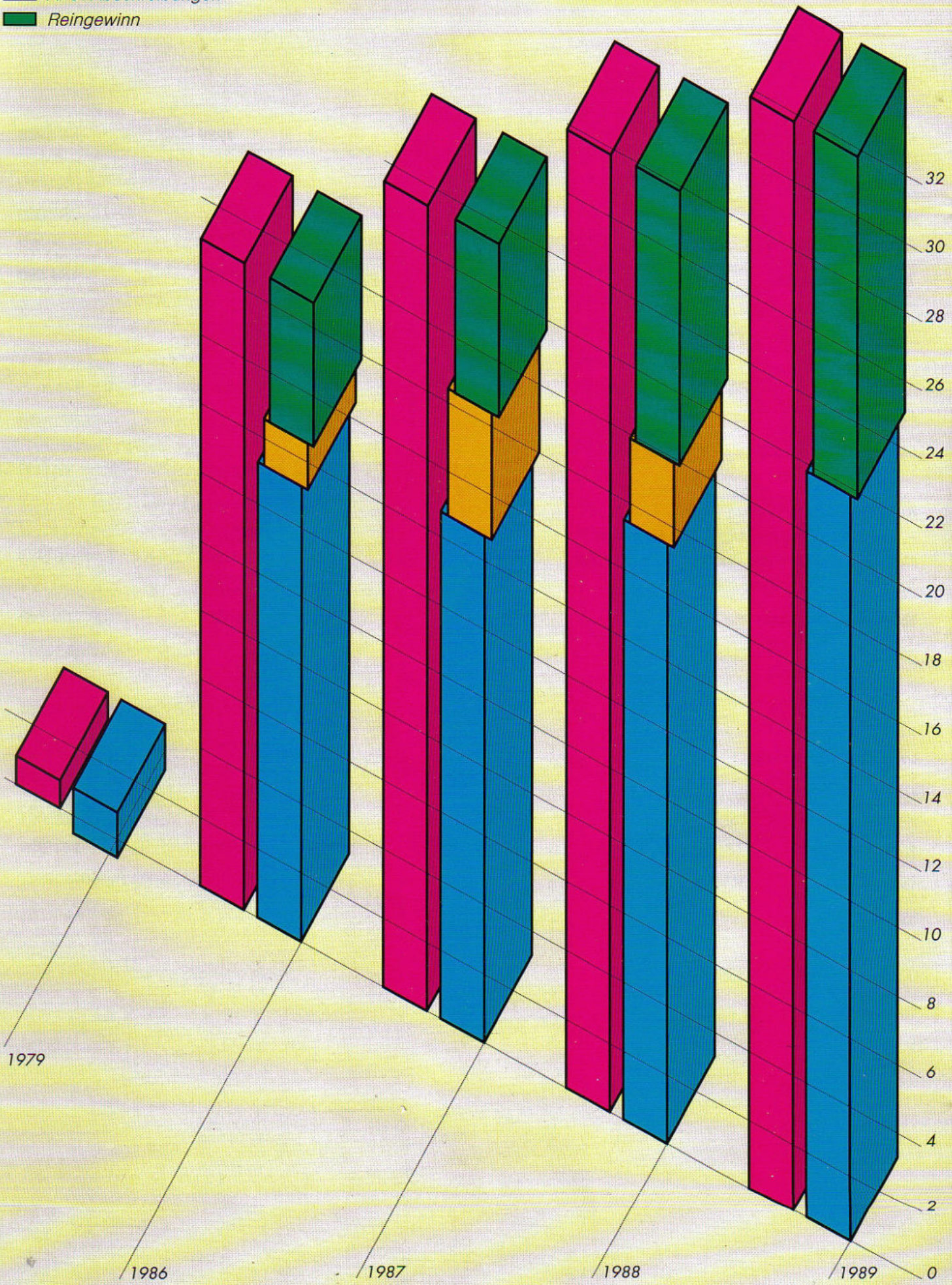
**Passiven** in SFr. 1'000

	<b>1989</b>	<b>1988</b>
<b>Eigenkapital</b>		
Aktienkapital	215'000	160'000
Gesetzliche Reserven	<u>5'130</u>	<u>4'590</u>
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>220'130</b>	<b>164'590</b>
<b>Fremdkapital</b>		
Langfristige Schulden		
– Optionsanleihe	15'000	15'000
Kurzfristige Schulden		
– Kreditoren und transitorische Passiven	43'217	25'761
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	7'230	3'982
Agio-Abschreibungsreserve	<u>35'000</u>	<u>25'000</u>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>100'447</b>	<b>69'743</b>
<b>Unternehmenserfolg</b>		
– Gewinnvortrag	2'358	2'491
– Gewinn 1989	<u>9'758</u>	<u>8'102</u>
<b>Total Passiven</b>	<b>332'693</b>	<b>244'926</b>



**Ergebnisentwicklung** (in 1'000'000 Franken)

- Cash-flow
- Abschreibung
- A. O. Abschreibungen
- Reingewinn





# Kommentar zur Erfolgsrechnung

## Erträge um 23 % gestiegen

Die Passagenerträge konnten um 23 % gesteigert werden und über-treffen die um 20 % erhöhte Flugstun-denproduktion um 3 %.

Die Einnahmen für die auf der Linie beförderte Fracht verzeich-neten ein erfreuliches Wachstum von 23 %. Der Ertragsrückgang der ganzen Position Fracht, Post und Übergepäck ist in der Einstellung ver-schiedener minder rentabler Kurier- und Nachtpostflüge begründet.

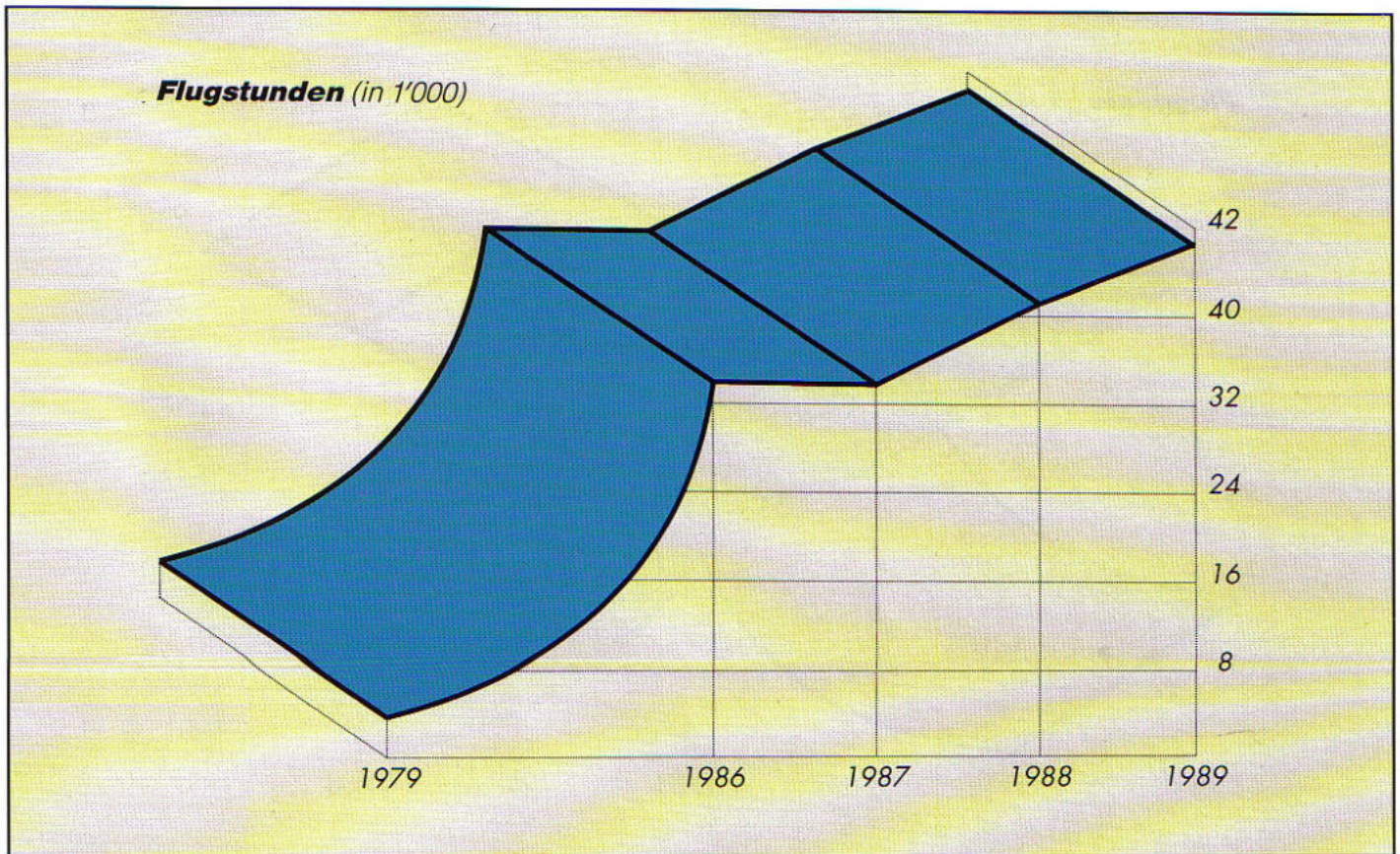
Der im Vorjahr übermässig ge-steigerte Charterumsatz konnte im Berichtsjahr nicht gehalten werden. Einerseits ist dies mit geringerer

Nachfrage im Kettencharter zu erklären, andererseits wurden die Linienrotationen weiter optimiert, wodurch sich die Verfügbarkeit der Flugzeuge für Charterflüge reduzierte.

Finanzerträge von insgesamt 15 Mio. Franken konnten im Laufe des Berichtsjahres erzielt werden. Einer-seits sind sie bedingt durch hohe vor-übergehende Liquidität und Zinsen, andererseits durch eine günstige De-visenentwicklung. In den übrigen Er-trägen sind weitere 1,0 Mio. Franken Buchgewinne für den Verkauf eines Super Metroliner III enthalten.

## Kosten geprägt durch Zukunfts-investitionen

Die totalen Personalkosten sind ge-messen am Umsatz überproportional gestiegen und reflektieren die er-wähnt grossen Investitionen in die Mitarbeiter, wobei vor allem höhere Ausbildungskosten zu Buche stehen. Auch der Mehraufwand in Zusam-menhang mit der Neuorganisation und der personellen Betreuung zu-kunftsgerichteter Projekte haben zum Wachstum der Personalkosten um 38 % beigetragen. Dadurch stieg auch der Anteil des Personalauf-wands an den Gesamtkosten von 28 % (1988) auf 31 %.





Die technischen Material- und Überholungskosten entwickelten sich proportional zu den in der Technik zusätzlich gewarteten Stunden in der Flugzeugproduktion.

Bei den Flugzeugversicherungen konnten die Beiträge wie angekündigt stark gesenkt werden. Dies ermöglichte der im Oktober 1988 erfolgte Beitritt der Crossair zum KSSAF-Versicherungspool (Swissair, KLM, SAS, AUA und Finnair).

Durch die Mietvorauszahlung für 50 Jahre für unser Gebäude auf dem Gelände des EuroAirport Basel-

Mulhouse-Freiburg reduzierte sich der Mietaufwand entsprechend. Als Gegenposition nahmen die Immobilienabschreibungen zu.

In den allgemeinen Betriebs- und Verwaltungskosten machte sich vor allem die im Vergleich zum Vorjahr geänderte Aktivierungspolitik für Anschaffungen bemerkbar. So werden Einzelgegenstände nicht mehr ab 500.- Franken, sondern erst ab 3000.- Franken in der Anlagebuchhaltung aktiviert. Dadurch wurde ca. 1 Mio. Franken an Büromöbel und EDV-Equipment direkt dem Aufwand belastet.

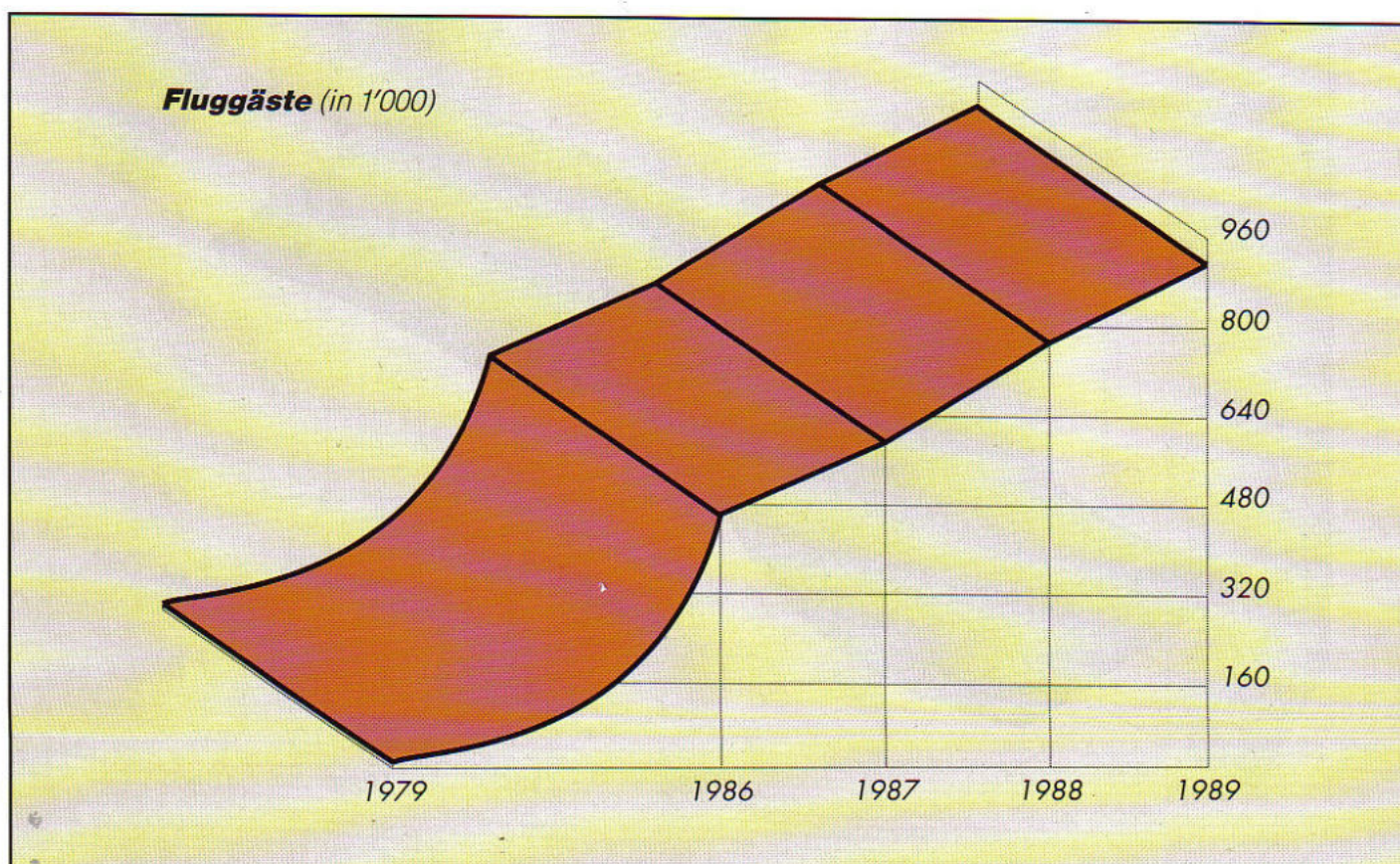
### **Cash-flow erneut auf 18,6 % des Umsatzes**

Dank der komfortablen Eigenkapitalbasis, verbunden mit reduzierter Fremdverschuldung, konnte der Gewinn vor den Abschreibungen (Cash-flow) um 14 % gesteigert werden.

Von den totalen Abschreibungen entfallen 18,9 Mio. Franken auf Flugzeuge und Flugzeugwechselteile und 2,9 Mio. Franken auf übrige Anlagen.

### **20 % Reingewinnsteigerung**

Gesamthaft konnte der Reingewinn 1989 um 20 % gesteigert werden. Dies entspricht 5,7 % des Umsatzes (Vorjahr 5,9 %).





# Kommentar zur Bilanz

Die Bilanzsumme stieg um 35,8%, wobei das Anlagevermögen gar um 92% zunahm. Dies entspricht 80,9% der gesamten Vermögenswerte (Vorjahr 57%) und ist zu 104,8% durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital finanziert.

Dem kurzfristigen Fremdkapital stehen 125,8% Umlaufvermögen gegenüber.

## Anlagevermögen nahezu verdoppelt

Beim Flugzeugpark sind Zugänge von 64,9 Mio. Franken für fünf Saab 340B Cityliner zu verzeichnen, welche alle im Rahmen eines vollständig einbezahlten Crossborder-Lease refinanziert wurden. Andererseits wurde ein Super Metroliner III und ein Saab 340A Cityliner verkauft.

Der kumulative Buchwert der Flugzeuge beträgt 151,6 Mio. Franken. Dieser entspricht 63,3% des Anschaffungswertes, wobei das Durchschnittsalter der Flugzeuge bei 2,7 Jahren liegt.

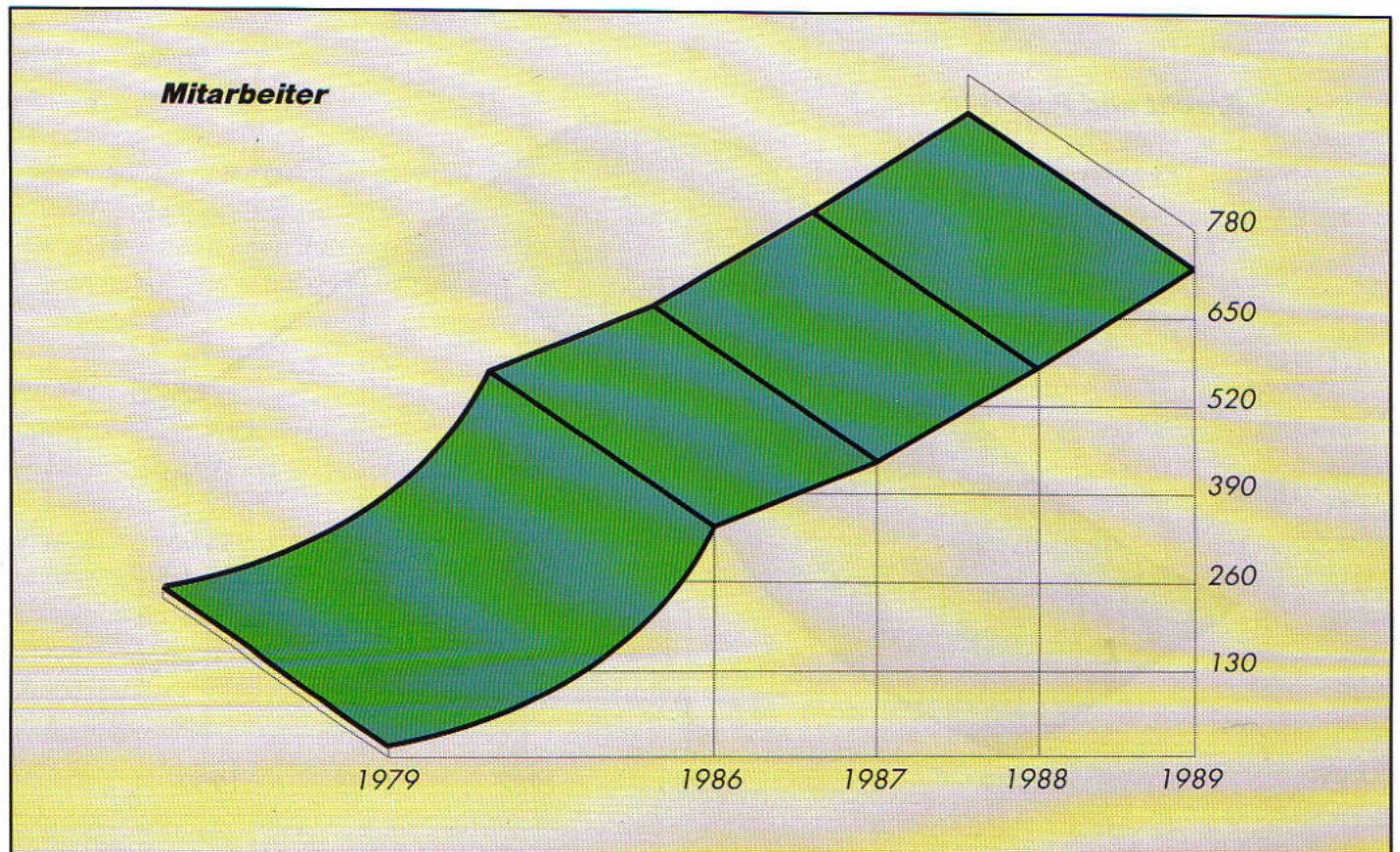
Durch die Einführung des Saab 340B Cityliner musste auch ein zum Teil neues Lager an Flugzeugwechselteilen angelegt werden, wodurch sich der Buchwert um 24% erhöhte.

Die Immobilien bzw. Mobilien und Einrichtungen verzeichneten ebenfalls eine grosse prozentuale Zunahme. Die Aufstockung des bestehenden Gebäudes und ein Bürotrakt im Hangar konnten abgeschlossen werden. Der im Frühjahr 1991 zu beziehende Erweiterungsneubau wird plangemäss vorangetrieben.

Am meisten ins Gewicht fallen die Anzahlungen, welche sich wie folgt zusammensetzen:

- Saab:	Saab 340B Cityliner und Saab 2000 Propjet	24 Mio.
- Fokker:	Fokker 50	17 Mio.
- USAir:	BAe 146-200	2 Mio.
- Simulator		6 Mio.
- Diverse		13 Mio.

Bei den Beteiligungen vermehrte sich der ausgewiesene Bilanzwert um 7,5 Mio. Franken und entspricht der erhöhten Beteiligung an der Delta Air und dem einbezahlten Aktienkapital der AFS-Finanzierungsgesellschaft.





Die übrigen im Berichtsjahr erworbenen Minderheitsbeteiligungen wurden abgeschrieben.

Im Umlaufvermögen reduzierten sich vor allem die flüssigen Mittel, welche für die umfangreichen Investitionen eingesetzt wurden.

### **69,5 Mio. Franken Mittelzufluss aus Kapitalerhöhung 1989**

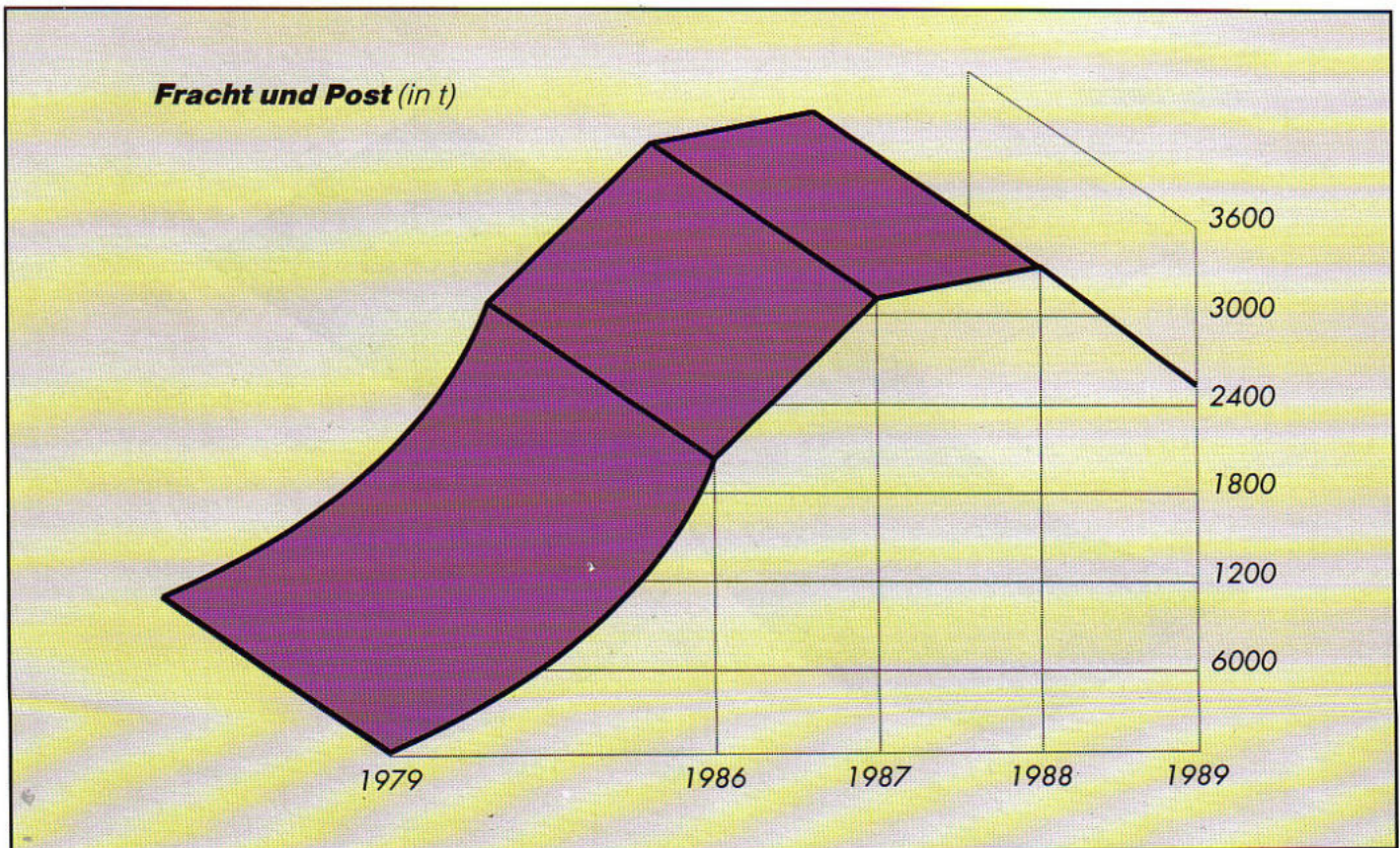
An der Generalversammlung vom 26. Mai wurde das Aktienkapital von 160 Mio. Franken auf 215 Mio. Franken erhöht, was uns flüssige Mittel von 69,5 Mio. Franken einbrachte.

Das resultierende Agio von 14,5 Mio. Franken wurde für die Aufstockung der Agio-Abschreibungsreserve, für die zusätzliche Abschreibung zukünftiger Investitionen und für die Abschreibung von Minderheitsanteilen verwendet.

Wie im Vorjahr betragen die langfristigen Schulden per Ende des Jahres 15 Mio. Franken aus einer Optionsanleihe zu 3¼% Zins, welche im Januar 1996 rückzahlbar ist. Im Zusammenhang mit Flugzeugfinanzierungen hat die Gesellschaft Bürgschaftsverpflichtungen im Gesamtbeitrag von 11,3 Mio. Franken abgegeben.

Die Kreditoren und transitorischen Passiven verzeichnen einen beträchtlichen Zuwachs von 68%. Die Kreditoren nahmen im Rahmen des erhöhten Geschäftsvolumens zu. In den transitorischen Passiven sind die aus den Crossborder-Leasing-Transaktionen resultierenden Kommissionen von 8,6 Mio. Franken vollumfänglich zurückgestellt.

Das Verhältnis von Eigenkapital zu langfristigem Fremdkapital beträgt 15 zu 1.





**Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr um 88 Mio. Franken (+ 36%) erhöht.**

**Veränderungen ergeben sich bei folgenden Positionen:** in SFr. 1'000

	Aktiven	Passiven
Flugzeuge und Flugzeugwechselteile	47'865	
Immobilien	16'755	
Mobilien und Einrichtungen	3'388	
Anzahlungen und Forderungen	53'526	
Materialbestände und Vorräte	775	
Beteiligungen	7'484	
Bankkonto reservierte Aktien	7'001	
Forderungen und transitorische Aktiven	-1'851	
Flüssige Mittel und Festgeldanlagen	-47'176	
Kreditoren, transitorische Passiven und nicht eingelöste Transportdokumente		20'704
Aktienkapital		55'000
Gesetzliche Reserven		540
Agio-Abschreibungsreserve		10'000
Gewinnsaldo (vor Gewinnverteilung)		1'523

**Die verfügbaren Mittel sind wie folgt beschafft bzw. verwendet worden:** in SFr. 1'000

**a) Beschaffung**

Reingewinn	9'758	
Abschreibungen	<u>21'809</u>	31'567
Aktienkapitalerhöhung (inklusive Agio)		69'529
Zunahme kurzfristige Schulden		20'704
Abnahme Forderungen und transitorische Aktiven		1'851
Abnahme flüssige Mittel und Festgeldanlagen		47'176

**b) Verwendung**

Investitionen in Anlagen (netto)		
– Flugzeuge und Flugzeugwechselteile		66'411
– Immobilien		17'154
– Mobilien und Einrichtungen		5'834
– Beteiligungen		11'905
Zunahme Anzahlungen und Forderungen		53'526
Zunahme Materialbestände und Vorräte		1'301
Zunahme Bankkonto reservierte Aktien		7'001
Dividenden 1988		<u>7'695</u>
	<u>170'827</u>	<u>170'827</u>





Revision und Steuerberatung

Pflanzschulstrasse 2  
CH-8004 Zürich

Postfach 766  
CH-8026 Zürich

Telefon 01 249 31 31  
Telefax 01 249 23 19

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 1989 abgeschlossene Jahresrechnung im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft.

Wir haben festgestellt, dass

- die Bilanz und die Erfolgsrechnung mit der Buchhaltung übereinstimmen,
- die Buchhaltung ordnungsgemäss geführt ist,
- bei der Darstellung der Vermögenslage und des Geschäftsergebnisses 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.

KPMG Fides Peat

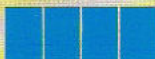
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Hess'.

P. Hess  
Dipl. Bücherexperte

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'R. Eger'.

R. Eger  
Dipl. Bücherexperte

Zürich, 27. März 1990



Member Firm of  
Klynveld Peat Marwick Goerdeler

Mitglied der Treuhänder-Kammer

7.0100.FBS/03.89



# Anträge an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 25. Mai 1990 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Erfolgsrechnung und der Bilanz per 31. Dezember 1989	SFr.
2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1989	
3. Verwendung des Reingewinns des Jahres 1989 von wie folgt:	9'758'030
./..Zuweisung an den ordentlichen Reservefonds	<u>490'000</u>
Verbleibender Reingewinn	9'268'030
Gewinnvortrag per 1. Januar 1989	<u>2'357'934</u>
Zur Verfügung der Generalversammlung	11'625'964
./..Dividende von brutto 5% auf das Aktienkapital von Fr. 156'258'250.-*)	7'812'912
./..Dividende von brutto 2½% auf das neue Aktienkapital von Fr. 48'250'000.-	1'206'250
./..Dividende für 120'000 Genussscheine à Fr. 5.- je Genussschein	<u>600'000</u>
Vortrag auf neue Rechnung	<b>2'006'802</b>

\*) Namenaktien im Nominalwert von Fr. 10'491'750.- sind nicht dividendenberechtigt

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, so gelangt die Dividende ab 1. Juni 1990 wie folgt zur Auszahlung: SFr.

Dividende 1989 pro alte Namenaktie zu nominal Fr. 250.-	12.50
./..35% Verrechnungssteuer	<u>4.38</u>
Netto pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.-	<b>8.12</b>
Dividende 1989 pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.- aus Kapitalerhöhung 1989	6.25
./..35% Verrechnungssteuer	<u>2.19</u>
Netto pro Namenaktie zu nominal Fr. 250.-	<b>4.06</b>
Vergütung erfolgt an die uns bekannte Zahlstelle	
Dividende 1989 pro Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.-	25.—
./..35% Verrechnungssteuer	<u>8.75</u>
Netto pro Inhaberaktie zu nominal Fr. 500.-	<b>16.25</b>
Zahlung gegen Coupon Nr. 9 durch Ihre Bank	
Dividende 1989 pro Genussschein ohne Nennwert	5.—
./..35% Verrechnungssteuer	<u>1.75</u>
Netto pro Genussschein	<b>3.25</b>
Zahlung gegen Coupon Nr. 9 durch Ihre Bank	



## 5 Jahre im Überblick

<b>Verkehrsleistungen</b>	1989	1988	1987	1986	1979
Anzahl Etappenflüge Strecken	48'416	43'121	37'362	35'236	1'586
Charter und übrige	3'153	2'912	1'918	2'045	839
Anzahl Flugstunden Strecken	43'022	38'096	31'563	31'924	1'511
Charter und übrige	3'359	3'759	2'600	2'459	2'164
Beförderte Etappenpassagiere Strecken	887'869	732'125	564'192	451'888	12'739
Charter und übrige	21'154	28'619	24'136	20'270	4'022
Beförderte Fracht und Post in kg	2'213'830	3'304'291	3'141'494	1'916'415	14'938
Angebote Sitzplätze im Streckenverkehr	1'563'954	1'317'553	1'056'091	937'611	27'084
Durchschnittliche Auslastung der Sitzplätze	57%	56%	53%	48%	47%
<b>Personalbestand</b>					
Festangestellte	684	546	414	333	24
Temporär- und Teilzeitmitarbeiter (umgerechnet auf Vollzeitstellen)	46	35	20	8	4
<b>Erträge und Kosten in SFr. 1'000</b>					
Streckenerträge	138'382	115'620	96'711	86'830	2'572
Chartererträge	6'158	9'160	6'025	4'319	1'670
Übrige Flugbetriebsenerträge	7'132	6'298	4'138	1'996	391
Gesamterträge	169'967	138'489	112'989	98'318	4'680
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	138'400	110'755	89'579	79'401	4'263
Bruttoergebnis (Cash-flow)	31'567	27'734	23'410	18'917	417
Abschreibungen	21'809	19'632	18'261	14'859	709
Reinergebnis	9'758	8'102	5'149	4'059	-292
<b>Bilanz per 31. Dezember nach Gewinnverteilung</b>					
Bilanzsumme	332'693	244'926	152'344	152'181	8'356
Aktiven Anlagevermögen	269'243	140'225	117'187	95'025	6'358
Umlaufvermögen	63'450	104'701	35'156	57'156	1'998
Passiven Eigenkapital	220'621	165'130	80'928	80'628	4'002
Fremdkapital	110'234	77'438	68'925	69'499	4'604
Gewinn- und Verlustkonto	1'838	2'358	2'491	2'054	-280
Dividenden	5%	5%	5%	4%	
Jubiläumsbonus auf Dividende		20%			



Wenn wir im Rückblick auf das Jahr 1989 nüchtern festgestellt haben, dass es für die Crossair schwierige und herausfordernde zwölf Monate waren, so wird das Jahr 1990 nicht weniger fordernd sein. Von den neuen Herausforderungen seien hier beispielsweise die Einführung nicht nur neuer Flugzeuge (Saab 340B Cityliner), sondern völlig neuer Flugzeugtypen (Fokker 50 und Flüsterjet BAe 146-200) erwähnt.

Unser oberstes Ziel wird auch im Jahr 1990 sein, eine qualitativ hervorragende – die Konkurrenz übertreffende – Leistung zu vernünftigen Preisen anzubieten. Dabei müssen wir unser Augenmerk ständig darauf richten, die Kosten mit ihren steigenden Tendenzen im Griff zu haben. Als seriöses Unternehmen dürfen wir nicht über unsere Verhältnisse leben. Das richtige Mass zu finden, ist dabei nicht so einfach, wie es auf den ersten Blick scheinen mag. Denn die Notwendigkeit, uns in den kommenden Jahren gegen eine teils stärker werdende Konkurrenz zu behaupten, zwingt uns zu grosszügigen Investitionen. Und hier braucht es manchmal visionäre Talente, um beurteilen zu können, ob die Investitionen uns die Vorteile bringen, die wir uns von ihnen erhoffen.

### **Bewegtes Umfeld**

Der europäische Binnenmarkt 1993 im EG-Raum ist ein Faktum, an dem je weniger gezweifelt wird, desto näher es rückt. Mit einiger Verspätung setzt sich nun nach und nach auch in der Schweiz die Einsicht durch, dass diese Entwicklung das wirtschaftliche und politische Leben

auch hierzulande nachhaltig beeinflussen wird. Unsicherheit besteht darüber, wie man sich am zweckmässigsten auf diese neue Lage einstellen sollte. In der Folge hat in vielen Branchen ein Gerangel um bessere Ausgangspositionen für den kommenden Binnenmarkt eingesetzt, das bisweilen an einen Stellungskrieg erinnert.

Auch im Luftverkehr sind marktstrategische Stellungenbezüge im Gange, und weitere stehen vor ihrer Verwirklichung. Im Charterverkehr werden laufend neue Gesellschaften gegründet und drängen mit den etablierten Chartergesellschaften in den Linienverkehr. Die europäische Luftfahrtszene ist in eine kaum überblick- und beherrschbare Dynamik geraten, wie seit den Gründerjahren der Luftfahrt nicht mehr. In der Bundesrepublik Deutschland muss es die nationale Fluggesellschaft zulassen, dass Neulinge oder Chartergesellschaften in die Domäne des Linienverkehrs einbrechen, während sich in England schon vor einiger Zeit der «national carrier» British Airways die private British Caledonian einverleibt hat und sich in Frankreich die Air France die Kontrolle über die UTA und die Air Inter sichert. British Airways und KLM wiederum haben gewichtige Anteile an der belgischen Sabena erworben und erlangen damit zugleich auch eine führende Stellung auf der Luftverkehrsdrehscheibe Brüssel.

Andere Gesellschaften schliesslich gehen Bündnisse ein und vereinbaren darin eine enge Zusammenarbeit, um ihre Kräfte in den

bevorstehenden Kämpfen gegen die Konkurrenz und um Marktanteile zu vereinigen. Naheliegende Beispiele dafür sind das Abkommen zwischen Lufthansa und Air France und die Zusammenarbeits- und Beteiligungsverträge, die die Swissair mit der skandinavischen SAS, mit der amerikanischen Delta Air Lines und mit Singapore Airlines abgeschlossen hat.

### **Verschärfter Wettbewerb im Regionalluftverkehr**

Ob diese Bündnisbildung nicht zu unheiligen Allianzen führen wird, die dem Geist eines liberalisierten Luftverkehrs und eines freien Wettbewerbs widersprechen, lässt sich noch nicht schlüssig beantworten. Eine gewisse Gefahr besteht, dass die von einer regulierten Luftverkehrsordnung geschützten und begünstigten Monopolunternehmen, denen mit der Liberalisierung der Kampf angesagt wurde, durch neue Gebilde von kartellähnlichem Charakter abgelöst werden, die einen wirklich freien Wettbewerb zu verhindern wissen.

Über eine andere Gefahr, die die Liberalisierung des Luftverkehrs in Europa einschneidend beeinträchtigt, ist in der letzten Zeit derart viel geschrieben und berichtet worden, dass wir uns hier kurz fassen können. Wir meinen die Kapazitätsbeschränkungen auf den Flughäfen und auf den Luftstrassen, die eine wirkliche Entfaltung des freien Wettbewerbs gar nicht zulassen. Das soll aber nicht heissen, dass man sich mit Mängeln auf Jahre hinaus tatenlos abfinden soll. Die Behörden müssen im Gegenteil immer wieder mit Nachdruck



daran erinnert werden, dass es ihre Pflicht ist, der Zivilluftfahrt als wichtigem und unentbehrlichem Träger des öffentlichen Verkehrs die benötigte Infrastruktur bereitzustellen – eine Einsicht, die beim Strassen- und Schienenverkehr längst unbestritten ist.

Von den geschilderten Mängeln werden die Regionalfluggesellschaften in besonderem Masse betroffen. Vielfach sind sie nämlich die Hauptleidtragenden von Kapazitätsengpässen. Das rührt einerseits daher, dass sie als jüngste Sparte des Luftverkehrs nicht auf die berühmt-berühmtesten «Grossvaterrechte» pochen können und in der Regel auch die kleinsten und die schwächsten unter den Luftfahrtgesellschaften sind.

So wird die Bedeutung des Ergänzungsluftverkehrs verkannt. Der Regionalluftverkehr hat geographisch benachteiligten und deshalb in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung behinderten Gebieten und Regionen zur Beseitigung ihres Standortnachteils verholfen und ihnen den Anschluss an den Luftverkehr im allgemeinen und den Weltluftverkehr im besonderen vermittelt. Er hat damit sozusagen eine geographische Ungerechtigkeit aufgehoben. Er tut damit eigentlich nur das, was zur Entfaltung einer demokratischen Gesellschaft notwendig ist: die Rechte der Schwächeren schützen.

### **Gedränge in Marktnischen**

Wir haben insbesondere gegen Bestrebungen zu kämpfen, die wir auf überfüllten – und vielfach schlecht organisierten – Flughäfen immer

häufiger beobachten. Sehen sie sich ausserstande, den Verkehr zu bewältigen, so sind sie versucht, die Bewegungen der Linienverkehrsflugzeuge mit dem geringsten Platzangebot und Verkehrsaufkommen einzuschränken. Das sind in der Regel die Regionalverkehrsflugzeuge, die den Flughäfen auch weniger Einkünfte in Form von Landegebühren und Passagiertaxen bringen als grössere Flugzeuge. Es wäre ungerecht, Vorwürfe dieser Art gegen sämtliche Flughafenverwaltungen zu erheben. Die Mehrheit der für die Flughäfen zuständigen Behörden kennt die Bedeutung des Regionalluftverkehrs und weiss nicht nur, was sie ihm schuldig ist, sondern auch, dass sie sich bei Verkehrseinschränkungen für den Regionalluftverkehr auf keine – oder höchst unzulängliche – Rechtsgrundlagen stützen könnte.

Ein besonders krasses Beispiel dafür, wie wenig die Rechte des Regionalluftverkehrs – im Unterschied zu jenen der nationalen Fluggesellschaften – noch geschützt sind, ist die von einem Tag auf den anderen von den italienischen Zivilluftfahrtbehörden verfügte Einstellung der Crossair-Linie Lugano-Florenz.

Hier zeigt sich, dass einerseits zwar unentwegt Liberalisierung gepredigt, andererseits aber weiterhin wie seit Jahrzehnten dem Protektionismus gehuldigt wird. Italien steht da leider keineswegs vereinzelt da. Wir sind aber überzeugt, dass wir mit der italienischen Zivilluftfahrtbehörde Civilavia einen Weg finden werden, um dieses Problem zur beidseitigen Zufriedenheit zu lösen.

An diesem Fallbeispiel lässt sich aber noch ein weiteres Phänomen aufzeigen, das die Existenz des Regionalluftverkehrs bedroht. Wie die Buchungszahlen zeigen, füllte die Crossair mit ihrem Angebot auf der Strecke Lugano-Florenz offensichtlich eine Marktlücke aus. Als Italien die Verkehrsrechte auf derselben Strecke auch für eine italienische Gesellschaft beanspruchte, bestand die Meinung, dass die Crossair eine ihrer zwei Verbindungen zugunsten der anderen Gesellschaft hätte aufgeben müssen. Man hätte sich also zu zweit eine Marktnische geteilt. Damit wäre aber der Aufwand praktisch verdoppelt worden. Dies wäre mit der Gefahr verbunden gewesen, dass anstelle eines Gewinnes beim Betrieb durch eine Gesellschaft die Linie bei der Aufteilung auf zwei Gesellschaften nicht mehr kostendeckend hätte geführt werden können. Wenn eine Strecke aber Verluste abwirft, so wird sie über kurz oder lang eingestellt. Das Nachsehen bei dieser rein mechanischen Praxis des Gegenrechts hätte einmal mehr der Kunde.

### **Bedeutende Erweiterung des Streckennetzes**

Hielten wir uns 1989 beim Ausbau unseres Streckennetzes eher zurück, so sieht das Jahr 1990 die Eröffnung zahlreicher neuer Strecken vor. Einen beträchtlichen Teil davon fliegen wir auf eigene Rechnung und tragen dabei auch das volle Risiko; andere Strecken wird uns die Swissair anvertrauen, da vom erwarteten Verkehrsaufkommen her das Fluggerät der Swissair zu gross ist.

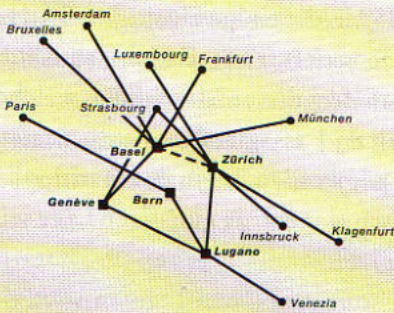


## Die Entwicklung des Crossair-Streckennetzes:

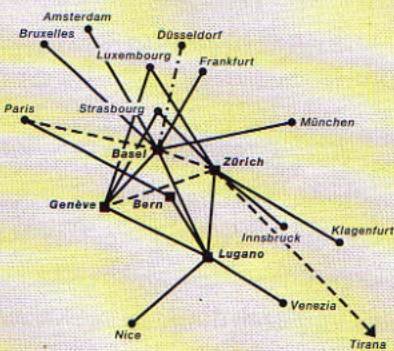
### Sommer 1979



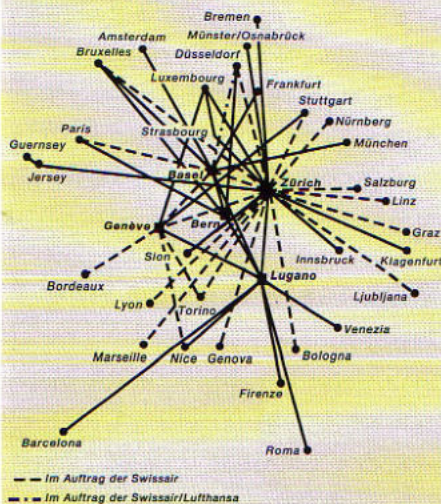
### Sommer 1983



### Sommer 1986



### Sommer 1990



Folgende Linien werden 1990 von der Crossair eröffnet bzw. sind zur Eröffnung geplant:

- Zürich – Sion (dreimal täglich)
- Zürich – Münster/Osnabrück (dreimal täglich)
- Basel – Kopenhagen (einmal täglich)
- Basel – Manchester (einmal täglich)
- Zürich – Malmö (zweimal täglich)
- Lugano – Barcelona (einmal täglich)
- Zürich – Jersey/Guernsey (dreimal wöchentlich)

Im Auftrag der Swissair fliegt die Crossair neu auf folgenden Strecken:

- Genf – Nizza
- Zürich – Salzburg
- Zürich – Brüssel
- Zürich – Bologna

Zum Teil handelt es sich dabei um Zusatz- oder Verdichtungsflüge, wie zum Beispiel auf der Linie Zürich-Brüssel.

### Sion – sechster Crossair-Flugplatz in der Schweiz

Ein besonderes und langerwartetes Ereignis ist die Eröffnung der Linie Sion-Zürich und damit die Anbindung des politischen, wirtschaftlichen und touristischen Hauptortes des Wallis an den Weltluftverkehr. Zwischen Zürich und Sion sind täglich drei Verbindungen in jeder Richtung vorgesehen. Die Eröffnung der Strecke ist auf den 1. September angesetzt.

Voraussetzung dafür war die Einrichtung eines Instrumentenlandesystems (ILS) am Flughafen Sion. Diese ist inzwischen erfolgt, und die Anlage wird im Herbst betriebsbereit sein. Das Vorhandensein einer präzisen Anflughilfe ist Voraussetzung für die Linienverkehrs-Konzession von Seiten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Ohne diese Ausrüstung könnte ein Flugplatz die Regelmässigkeit des Linienverkehrs, namentlich bei schlechten Wetter- und Sichtverhältnissen, nicht hinreichend gewährleisten.

Sion ist nach Lugano die zweite Schweizer Stadt, die durch die Crossair an den Weltluftverkehr angeschlossen wird. Die Crossair hofft, dass der Luftverkehr die Entwicklung des Wallis im allgemeinen und jene der Region Sion und des Oberwallis im besonderen ähnlich beflügeln wird, wie dies im Tessin geschehen ist.

Zu der Entwicklung auf den anderen Schweizer Flughäfen kann an dieser Stelle noch angemerkt werden, dass die räumlichen Verhältnisse in Bern nach den vorgenommenen Verbesserungen halbwegs akzeptabel sind. In Lugano-Agno herrscht, nach dem gefälligen, zweckmässigen, aber bescheidenen Ausbau, in Spitzenstunden erneut Platznot. Am Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg steht aus der Sicht der Crossair der Ausbau der eigenen Basis im Mittelpunkt. Erfreulicherweise verläuft er bisher sowohl zeitlich wie budgetmässig nach Plan.





**Ab September 1990 ein vertrauter Anblick: Crossair-Maschine vor Sions Wahrzeichen Valère und Tourbillon.**

### **Flottenzuwachs wie noch nie**

Im Verlauf des Jahres 1990 vollzieht sich bei der Crossair ein Flottenzuwachs wie nie zuvor. Wenn alles nach Plan verläuft, so werden in den zwölf Monaten dieses Jahres zwölf neue Flugzeuge zur Crossair-Flotte stossen.

Die Vorbereitungen zur Einführung dieser Flugzeuge und die Einführung selber sind für unseren verhältnismässig kleinen Betrieb eine Herausforderung ohnegleichen. Vor allem auf dem Gebiet der Ausbildung – Piloten, Kabinenpersonal, Techniker und Mechaniker, Bodenpersonal – und der Technik sind enorme Anstrengungen vonnöten, um die auf uns zukommenden Aufgaben zu lösen.

Das Schwergewicht der Herausforderungen liegt bei der Technik. Sie hat sich im Verlauf der letzten Jahre

von einer kleinen Werkstätte zu einem führenden Unternehmen der Flugzeug- und Triebwerküberholung und -wartung emporgearbeitet. Sie ist mit den modernsten Geräten ausgerüstet, und ihre Spezialisten leisten Hervorragendes. Dies alles erfüllt uns mit der Gewissheit, dass sie die hochgeschraubten Erwartungen erfüllen wird.

### **Der Ablieferungsplan**

Im Jahre 1990 treffen sieben Saab 340B Cityliner in den Monaten Januar, März, April, August, Oktober, November und Dezember 1990 ein und werden teilweise die zum Verkauf bestimmten Saab 340A Cityliner ersetzen.

In diesem Jahr übernimmt die Crossair zwei der fünf bestellten Fokker 50. Die Ablieferung der ersten geschieht im Mai, die der zweiten im September. Diese beiden Fokker 50 werden fast ausschliesslich auf Strecken eingesetzt, die im Auftrag der Swissair geflogen werden, und

lösen dort zum Teil Fokker 100 der Swissair ab.

Die bestellten vier Flüsterjets BAe 146-200 können ab Oktober 1992 geliefert werden. Da dieser Zeitpunkt für unsere Bedürfnisse zu spät ist, drängte sich eine Übergangslösung auf. Diese fanden wir mit einem Abkommen mit der amerikanischen USAir, die einige Flüsterjets BAe 146-200 verkauft hat. Durch den Kauf von drei dieser Maschinen, welche mit 83 Passagiersitzen ausgerüstet sind, werden wir in der marktpolitisch einzigartig günstigen Lage sein, den Flüsterjet BAe 146-200 zum Teil schon im Sommerflugplan 1990 einsetzen zu können. Wenn British Aerospace uns die fabrikneuen Flugzeuge liefern wird, können wir die gebrauchten Flugzeuge dem Hersteller zurückgeben.

Ein Teil der neuen Flugzeuge ist für die Ausweitung unseres Streckennetzes bestimmt, wie wir es bereits geschildert haben, ein anderer Teil löst nach und nach die Saab 340A Cityliner ab, die zwar noch jung sind, von denen die ältesten aber doch schon einige Jahre Flugdienst geleistet haben. Diese Flugzeuge zu verkaufen (oder zu vermieten) und die Abnehmer dieser Flugzeuge zu betreuen, ist Aufgabe unserer neugegründeten AFS (Aviation Financial Services AG).

### **Erfreuliches vom Saab 2000 Propjet**

In unserem Bericht fast etwas stiefmütterlich behandelt haben wir bis jetzt den Saab 2000 Propjet. Dabei halten wir ihn eigentlich für unser



Kind. 1988 haben wir Saab zum Bau dieses Fünfzigplätzers veranlasst. Mittlerweile ist unter anderen auch die führende amerikanische Fluggesellschaft American Airlines die Verpflichtung eingegangen, bis zu 50 Saab 2000 Propjets zu erwerben.

Nach Versuchen, unter anderem im grossen Windkanal des Eidgenössischen Flugzeugwerkes Emmen, scheint es gewiss zu sein, dass der Saab 2000 Propjet alle massgeblichen Spezifikationen erreicht, ja zum Teil übertrifft. So dürfte die Geschwin-

digkeit von 360 Knoten, mit welcher der Saab 2000 Propjet ohnehin an der Spitze aller vergleichbaren Propellerturbinenflugzeuge liegt, noch um 10 Knoten höher ausfallen (statt 666 km/h deren 685), womit der Saab 2000 Propjet kaum nennenswert langsamer sein wird als ein Kurzstrecken-Jet. Die Ablieferung der Saab 2000 Propjets ist ab 1993 vorgesehen.

**Im Sommer 1990 wird die Crossair den ersten Flüsterjet BAe 146-200 in Betrieb nehmen: das nachweislich leiseste Düsenverkehrsflugzeug der Welt.**

### **Kühne Ziele**

Im Gegensatz zu den meisten Proklamationen wird sich der Spielraum für den freien Wettbewerb verengen, und die Bedingungen, die diesen Wettbewerb diktieren, werden sich verhärten. Unsere hochgesteckten Budgetziele zu erreichen, wird uns Schwierigkeiten bereiten, das wissen wir schon jetzt. Die Luftfahrtindustrie allgemein hat derzeit stark mit den Kosten zu kämpfen. Sorgen bereiten uns namentlich jene Kosten, die von uns in keiner Weise beeinflussbar sind. Wir denken da unter







Wir rechnen 1990 mit Gesamterträgen in der Höhe von 218 Mio. Franken und mit Gesamtkosten im Ausmass von 176 Mio. Franken. Daraus ergibt sich ein Cash-flow (Gewinn vor Abschreibungen) in der Höhe von 42 Mio. Franken, und den Reingewinn haben wir im Budget mit 10,6 Mio. Franken eingesetzt.

Angesichts der kräftigen Ausweitung unserer Geschäftstätigkeiten wird auch unser Personalbestand anwachsen. Ende 1990 werden wir laut Budget 1004 Mitarbeiter beschäftigen (Ende 1989: 815).

**Im Juni 1991 soll der Ausbau des Crossair-Hauptgebäudes am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg beendet sein.**

anderem an die Kosten und Gebühren für die Infrastruktur und auch an die Entwicklung der Erdölpreise.

Die Crossair ist, wie schon gesagt, mit grossem Einsatz daran, mit zukunftsgerichteten Investitionen an ihrer Zukunft zu bauen. Sie wird sich in den Jahren 1990 und 1991 in einem Masse finanziell engagieren wie noch nie zuvor. Erinnert sei in diesem Zusammenhange nur an den grosszügigen, notwendigen Ausbau ihrer Basis am EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg und an die Flugzeugbestellungen.

Wir tragen also zurzeit recht eigentlich eine Kraftprobe aus. Diese lässt sich nur auf Grund einer soliden Eigenkapitalbasis verantworten, die in den vergangenen Jahren gebildet und verstärkt worden ist. Die hohen

Zinsen sind auch in unserer Branche eine starke Belastung. Die sehr sorgfältige und vorsichtige Finanzpolitik unserer Gesellschaft wirkt sich jetzt positiv aus; sie verschafft uns Vorteile im Konkurrenzkampf.

Dies alles ändert freilich nichts daran, dass wir sparsam sein und bei den Ausgaben grösste Zurückhaltung üben müssen, um heil durch unsere selbstauferlegten «mageren Jahre» zu kommen.

1989 haben wir 1'553'075 Passagierplätze angeboten und davon 56% verkauft. 1990 werden es 24,5% mehr sein, nämlich 1'933'942 angebotene Passagierplätze. Deren Auslastung möchten wir auf 59%, d.h. 1,14 Mio. Passagiere erhöhen, was für eine Regionalfluggesellschaft ausserordentlich hoch ist.



**Crossair, AG für europäischen Regionalluftverkehr**

<b>Basel</b>	<b>Bern</b>	<b>Genève</b>	<b>Lugano</b>	<b>Zürich</b>	<b>Freiburg i. Br.</b>
Postfach	Flughafen Bern	Boîte postale	Aeroporto Lugano	Postfach	Oberlinden 21.
CH-4002 Basel	CH-3123 Belp	CH-1215 Genève-Aéroport	CH-6982 Agno	CH-8058 Zürich-Flughafen	D-7800 Freiburg i. Br.
Telefon 061/325 25 25	Telefon 031/54 55 33	Téléphone 022/798 88 31	Telefono 091/50 50 01	Telefon 01/816 27 00	Telefon (0761) 318 08
Telex 963 765 cros ch	Telex 912 998 cros ch	Télex 415 502 cros ch	Telex 844 535 cros ch	Telex 825 670 cros ch	Telex 772 18 38 cros d
Telefax 061/325 32 68	Telefax 031/54 00 39	Téléfax 022/798 22 11	Telefax 091/59 53 86	Telefax 01/816 43 26	Telefax (0761) 331 66



