

Crossair Geschäftsbericht 1990



Umschlag:

Ein Himmel voller Phantasie: Auswahl aus den
290 Wettbewerbsarbeiten für ein Crossair-
«Jubiläumsflugzeug».

Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1990

Verwaltungsrat

Dr. Alfred J. Wiederkehr, Zürich, Präsident*
Moritz Suter, Zürich, Vize-Präsident und Delegierter*
Robert A. Eglauf, Zollikon/ZH*
Dr. Martin Junger, Aesch-Forch/ZH*
Fritz Maurhofer, Erlenbach/ZH*
Werner J. Fleischmann, Verona, N.J., USA
Andreas Geissmann, Küsnacht/ZH
Thomas Heberlein, Fällanden/ZH
François Lachat, Porrentruy/JU
Thierry Lombard, Conches/GE
Paul Nyffeler, Seltisberg/BL
Michael Pieper, Wollerau/SZ
Ugo A. Sadis, Lugano
Robert Staubli, Zürich
Olivier D.A. Vodoz, Genève
* Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

Geschäftsleitung

Vorsitz: Moritz Suter,
Delegierter des Verwaltungsrates
(s. Organigramm S. 6)

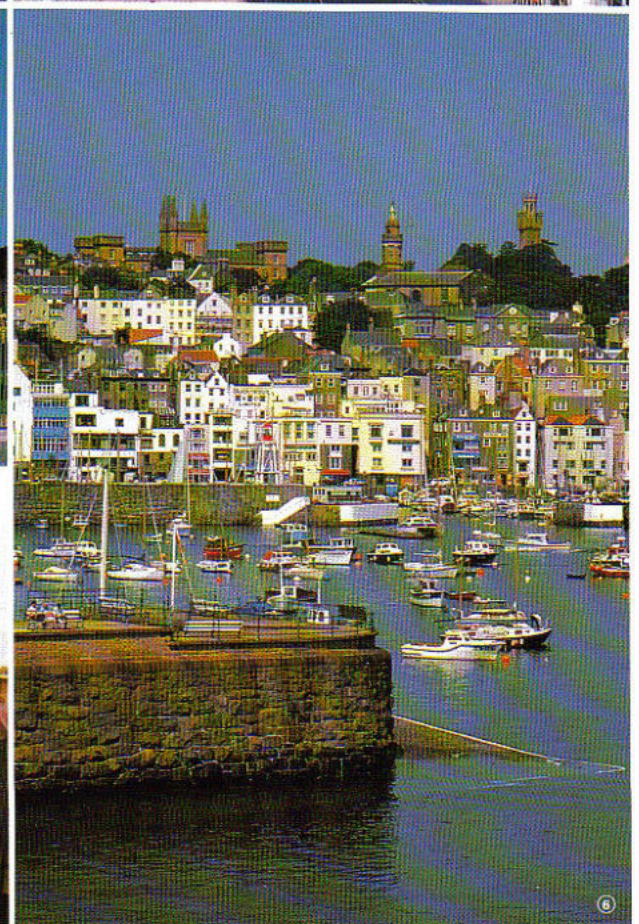
Kontrollstelle

KPMG Fides Peat, Zürich

Inhalt

	Seite
Das Jahr 1990 im Überblick	3
Firmenorganigramm	6
Erfolgsrechnung	12
Bilanz	16
Kommentar zur Erfolgsrechnung	19
Kommentar zur Bilanz	21
5 Jahre im Überblick	23
Bericht der Kontrollstelle	24
Anträge an die Generalversammlung	25
Ausblick auf das Jahr 1991	27

1: Wenn die Crossair neu nach Berlin fliegt, ist selbstverständlich Wilhelm Tell persönlich mit von der Partie. 2: Die Eröffnungsparty am Flughafen Berlin-Tempelhof. 3, 5: Das Drehorgelfest und das Schloss Charlottenburg: zwei von vielen Sehenswürdigkeiten Berlins. 4, 6: Orgueil Castle in Gorey Village, Jersey (Bild 4) und der St. Peter Port in Guernsey charakterisieren die neuen Crossair-Destinationen auf den Kanalinseln. 7: Begrüßung in Jersey mit Senator John Rothwell (vorne rechts).



Das Jahr 1990 im Überblick

«Unsere hochgesteckten Budgetziele zu erreichen, wird uns Schwierigkeiten bereiten, das wissen wir schon jetzt. (...) Wir tragen also zur Zeit recht eigentlich eine Kraftprobe aus.» – So schrieben wir im «Ausblick auf das Jahr 1990» am Schluss unseres letztjährigen Geschäftsberichtes.

Und so ist es gekommen, genauer: Es kamen sogar noch zusätzliche Schwierigkeiten hinzu, die wir nicht hatten voraussehen können. Bereits kurz nach Abfassen des Geschäftsberichtes 1989 verschlechterte sich die Situation für alle Fluggesellschaften. Im September 1990 mussten wir Ihnen in unserem Brief an die Aktionäre und die Mitarbeiter mitteilen, dass wir das Jahresziel, einen Gewinn von 11,5 Millionen Franken, nicht würden erreichen können. Und heute legen wir Ihnen zum zweiten Mal in der Geschichte unseres Unternehmens eine Jahresrechnung vor, die mit einem negativen Ergebnis abschliesst.

Im Gegensatz zu unseren Erwartungen vor einem Jahr machten uns nicht die Kosten besonders zu schaffen, sondern die Erträge. Die Kosten blieben dank umfassender Sparanstrengungen und einem engagierten Einsatz unserer Mitarbeiter sogar deutlich unter dem Budget. Die Erträge lagen zwar mit einem Wachstum von 24% markant über jenen des Vorjahres, doch hatten wir ein noch höheres Ziel angestrebt. Dass wir es nicht erreicht haben, ist auf die für Fluggesellschaften allgemein ungünstige Wirtschaftslage und auf andere, in diesem Bericht dargestellte Probleme zurückzuführen.

Immerhin ist festzuhalten, dass unser Unternehmen in seiner Substanz dank bedeutender Eigenmittel nach wie vor gesund ist. Der ausgewiesene Jahresverlust ist absolut ehrlich; wir haben bewusst darauf verzichtet, das Ergebnis durch die Auflösung von Reserven oder andere Kunstgriffe kosmetisch zu beeinflussen. Offenheit und Transparenz waren immer Kennzeichen unserer Unternehmenspolitik. Davon wollen wir auch in der gegenwärtigen, unangenehmen Phase nicht abweichen. Wir sind überzeugt, dass es im langfristigen Interesse der Crossair, ihrer Mitarbeiter und ihrer Aktionäre richtiger ist, diese schwierige Zeit mit Sparmassnahmen, Dividendenverzicht und noch erhöhten Anstrengungen auf allen Stufen «frontal» durchzukämpfen, als sich auf Bilanzkosmetik zu verlassen. Nur eines wollen wir nicht: die Firmenkultur und die Qualität unseres Produkts verschlechtern. Mehr denn je sind wir auf einsatzfreudige Mitarbeiter und zufriedene und treue Kunden angewiesen. Deshalb wird es auf diesen Gebieten auch in Zukunft keine Abstriche geben.

Ein hektisches Jahr

Das zurückliegende Jahr 1990 brachte der Crossair neben den erwähnten Erschwernissen auch viel produktive Hektik, mehr als irgendein Jahr zuvor. Die wichtigsten Ereignisse in Stichworten:

- Parallele Einführung zweier neuer Flugzeugtypen (BAe 146-200 Jumbolino und Fokker 50)
- Fortgang des Ausbaus unserer Basis auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
- Bewegung im Bereiche unserer Beteiligungsgesellschaften

- Erneute Mutationen in unserem Streckennetz
- Schwierigkeiten und Hoffnungen im Verhältnis mit den Luftfahrtbehörden Italiens
- Verzögerungen beim Aufbau der Linie nach Sion
- Intensivierung unserer Zusammenarbeit mit der Swissair
- Beruhigung unter den Mitarbeitern, geringere Fluktuationen insbesondere bei den Piloten
- Massiv ansteigende Kosten für Fremdkapital und Treibstoffe
- Erstmalige Überschreitung der Zahl von einer Million Fluggästen pro Jahr.

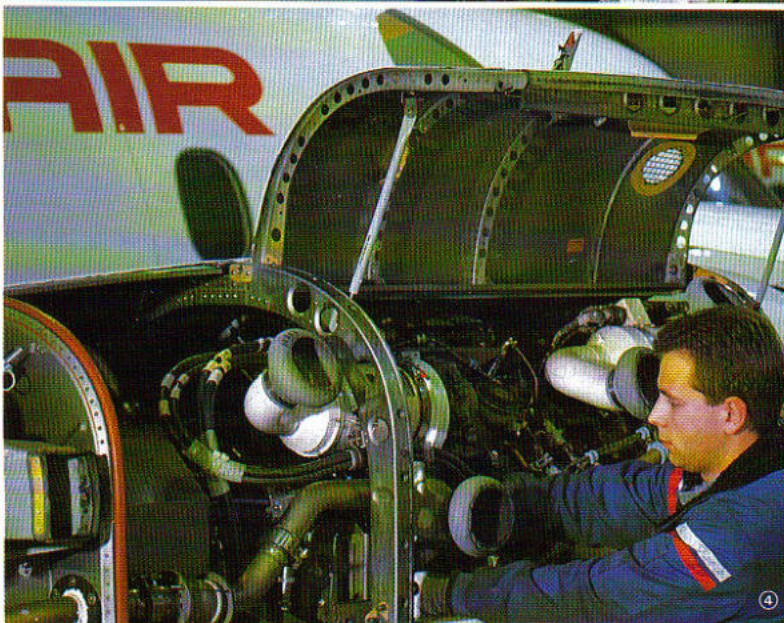
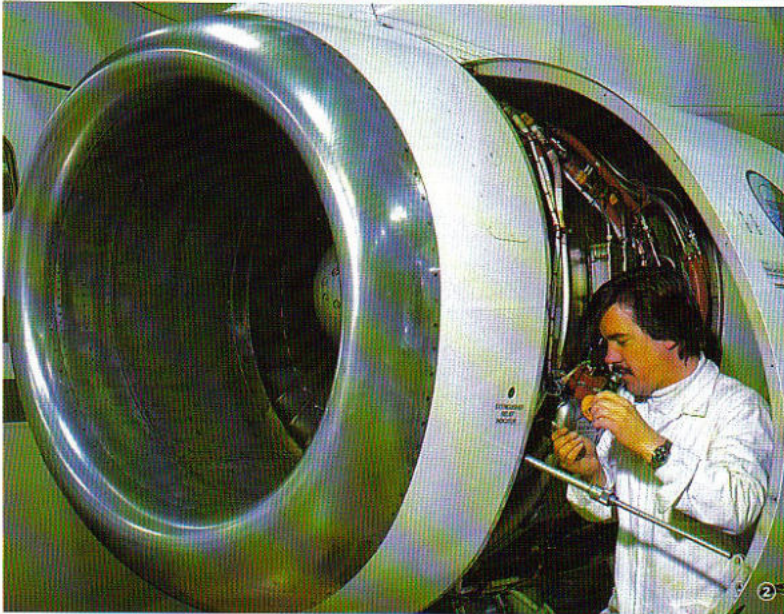
Nun zu den Stichworten im einzelnen:

Massiver Flottenausbau

Selbst «grosse» Fluggesellschaften vermeiden es wenn möglich, mehrere neue Flugzeugtypen gleichzeitig in ihre Flotte zu integrieren. Mit der parallelen Inbetriebnahme des BAe 146-200 Jumbolino und der Fokker 50 haben wir 1990 diese Parforleistung vollbracht. Sie ist um so höher einzuschätzen, als der BAe 146-200 Jumbolino das erste Crossair-Düsenflugzeug ist und für unsere Mitarbeiter in der Technik und unsere Piloten in grossen Teilen Neuland bedeutete.

Dank der intensiven Vorbereitung und der durchwegs sehr guten Zusammenarbeit mit den Lieferanten ist die Einführung in beiden Fällen reibungslos vonstatten gegangen. Auch das Bundesamt für Zivilluftfahrt verdient eine besondere Erwähnung. Es erlaubt unseren Piloten, unter bestimmten Bedingungen jeweils zwei der drei Flug-

1: Wie Zugvögel vor der grossen Reise, so versammeln sich allnächtlich Crossair-Flugzeuge in unserem modernen Basler Hangar. 2: Wartungsarbeiten am Triebwerk des BAe 146-200 Jumbolino. 3: Eine neue Dimension auch für unsere Hostessen – die Fokker 50. 4: Die Crossair-Werft auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg gilt als führendes Wartungszentrum für die CT-7-Triebwerke des Saab 340A/B Cityliner. 5: Im Cockpit des BAe 146-200 Jumbolino.



zeugtypen (nämlich den Saab 340A/B Cityliner und einen der beiden neuen Typen) zu fliegen. Dadurch wird für uns die Planung der Besatzungsreserven während der Aufbauphase stark vereinfacht.

Mit dem BAe 146-200 Jumbolino haben wir eine gute Wahl getroffen. Das Flugzeug ist bei unseren Passagieren sehr beliebt. Seine hervorragenden Kurzstarteigenschaften sind ideal für den Einsatz auf Flughäfen wie z.B. Lugano, Florenz und Bern. Schliesslich ist der BAe 146-200 Jumbolino auch unbestrittenermassen das leiseste Düsenverkehrsflugzeug der Welt, was der Akzeptanz bei den Flughafenanwohnern förderlich ist und uns besonders in der Südschweiz stark geholfen hat.

Wie bereits im letzten Geschäftsbericht erwähnt, handelt es sich bei den drei zurzeit eingesetzten BAe 146-200 Jumbolino um gebrauchte Maschinen. Wir können sie frei verkaufen, zu einem Fixpreis an das Herstellerwerk zurückgeben oder weiter einsetzen, wenn ab Frühjahr 1993 die von uns bestellten fabrikneuen Flugzeuge des gleichen Typs (vier fest bestellte und acht Optionen) bei uns eintreffen werden. Diese Lösung verleiht uns maximale Flexibilität ohne Investitionsrisiko. Da die Maschinen nicht mehr ganz neu sind – die älteste ist sieben Jahre alt – und von der vorherigen Besitzerin eher sparsam gewartet wurden, ergab sich in der ersten Zeit ihres Einsatzes auf dem Crossair-Netz ein erhöhter technischer Aufwand. Die Probleme sind aber mittlerweile überwunden, und alle drei Jumbolinos bewähren sich heute vorzüglich.

Von der Fokker 50 haben wir fünf Einheiten bestellt, von denen derzeit drei im Einsatz sind. Alle fünf Flugzeuge sind auf Wunsch der Swissair gekauft worden und werden vornehmlich auf Swissair-Strecken, unter Swissair-Flugnummern und auf Rechnung der Swissair betrieben. Ab 1993 sollen sie durch den neuen Saab 2000 Propjet abgelöst werden. Auch diese Maschinen können wir an das Herstellerwerk zu einem festen Preis zurückverkaufen.

Der Saab 2000 Propjet, eine verlängerte und technisch weitgehend neue Version des Saab 340A/B Cityliner für 50 Passagiere, machte im Berichtsjahr weitere Fortschritte. Nach der heutigen Planung wird das erste Flugzeug im November 1991 die Werkhallen verlassen und kurz danach die Flugerprobung aufnehmen. Die Ablieferung der ersten von 25 bestellten Einheiten (dazu haben wir für 25 Flugzeuge Optionen angemeldet) an die Crossair ist nach wie vor für 1993 vorgesehen. Mit dem Saab 2000 Propjet werden wir als erste Fluggesellschaft das modernste, schnellste und leiseste Jetprop-Regionalverkehrsflugzeug der Welt einsetzen können. Seine Leistungen bezüglich Reichweite und Geschwindigkeit werden mit denen von entsprechenden Düsenflugzeugen durchaus vergleichbar sein. In der Crossair-Version wird die Maschine 25 % mehr Beinfreiheit bieten als der heutige Saab 340A/B Cityliner.

Basis Basel vor der Vollendung

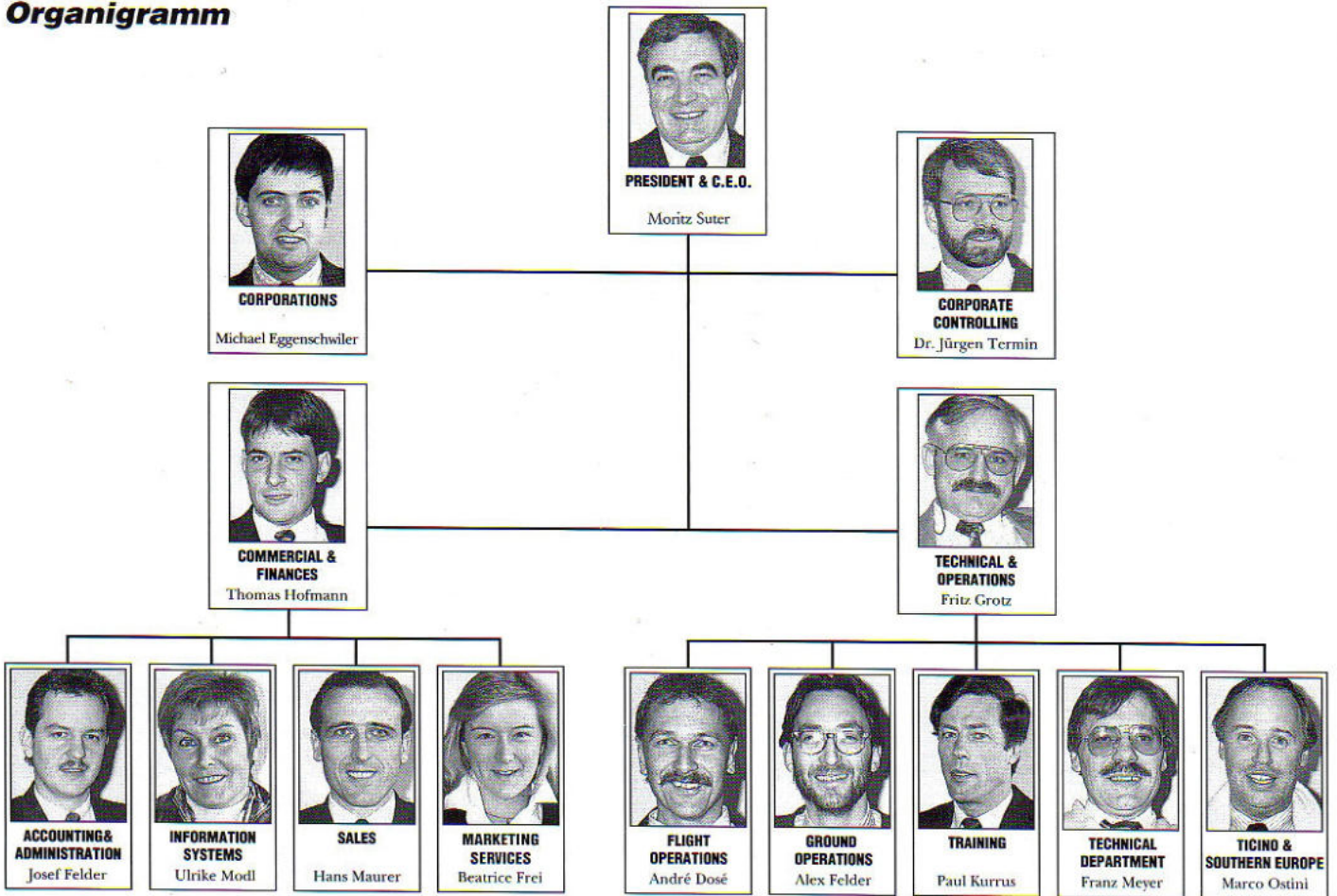
Sehr erfreulich entwickelt sich auch unser neues Büro- und Betriebsgebäude auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg. Die Bauarbeiten

schreiten termingerecht voran, so dass wir im Juni 1991 den Einzug abschliessen können. Der Generalunternehmung IGB und den zahlreichen Partnern gebührt unser Dank. Für unsere Mitarbeiter bedeutet dies das Ende einer langen Zeit der Provisorien und der Unannehmlichkeiten, waren doch bis zu 50 Personen zum Teil während Jahren in engen, unbequemen und nur durch ungedeckte Verbindungstreppe verbundenen Bürocontainern untergebracht.

Bei den Baukosten zeichnen sich keine Überraschungen ab. Dank eines sorgfältig ausgearbeiteten Generalunternehmer-Vertrages wird uns die Erweiterung unserer Basis wie budgetiert 48 Millionen Franken kosten, nämlich 33 Millionen für den Rohbau und 15 Millionen für den Innenausbau. Dazu kommen noch rund 17 Millionen Franken für den Flugsimulator. Es wirkt eigentümlich, wenn dermassen hohe Investitionen ausgerechnet in einem so schwierigen Jahr wie dem laufenden vorgenommen und grossenteils auch bezahlt werden. Der Entscheid dazu wurde im Frühjahr 1988 gefällt, als auch die weitsichtigsten Strategen die gegenwärtigen Probleme noch nicht voraussahen. Andererseits handelt es sich hier um eine Investition, die langfristig beurteilt und rentabilisiert werden muss. Wir sind überzeugt, dass wir in späteren Zeiten froh darüber sein werden, dieses Projekt in der vorgesehenen Form realisiert zu haben.

Es ist auch zu beachten, dass unsere erweiterte Basis neben den für den eigenen Bedarf nötigen Räumen und Einrichtungen ein hervorragend ausgerüstetes Ausbildungs- und

Organigramm



Konferenzzentrum enthält. Sein Schulungsbereich ist ab Mitte 1991 mit einem hochmodernen Flugsimulator des Saab 340A/B Cityliner ausgerüstet und damit voll einsatzbereit, und auch die moderne Konferenz- und Tagungsinfrastruktur wird bis zu jenem Zeitpunkt bezugsbereit sein. Angesichts des langfristig zweifellos weiter steigenden Bedarfs für Luftfahrtpersonal der verschiedensten Berufe und des notorischen Mangels an Konferenzraum in der Region Basel rechnen wir fest damit, dass dieser Bereich zu einer starken Ertragsquelle werden wird.

Beteiligungen:

Tendenz wachsend

Seit Jahren bilden die Beteiligungen

ein wichtiges Element der Crossair-Strategie. Sie erlauben es, innerhalb unseres Stammgeschäfts das Unternehmen auf mehrere Beine abzustützen und dadurch konjunkturelle Schwankungen in einzelnen Bereichen teilweise auszugleichen. Besonders wichtig waren für uns schon immer Partnerschaften mit Unternehmen im EG-Raum. Sie erlauben uns, mit der zunehmenden Realisierung des Europäischen Binnenmarktes den Anschluss an die politische und wirtschaftliche Entwicklung Europas zu behalten.

Zwei Rosinen in unserem Beteiligungs-Portefeuille sind in diesem Sinne die Delta Air (Deutschland) und die Business Air (Grossbritannien). Die Delta Air (Crossair-

Beteiligung 40%) hat sich in den letzten Jahren in unserem nördlichen Nachbarland zu einem gewichtigen luftverkehrspolitischen Faktor entwickelt; von der noch jungen Business Air (Anteil 15%) erwarten wir für die nächsten Jahre ähnliches in Grossbritannien.

Probleme haben wir mit unserer französischen Beteiligungsgesellschaft Alsavia (Anteil 33⅓%). Die Ursache liegt darin, dass die Air France, welche an der Alsavia eine 14%-Beteiligung hält, ihr Konzept für den Regionalverkehr geändert und der Alsavia kurzfristig mehrere bisher in ihrem Auftrag geflogene Strecken entzogen hat. Wie es weitergehen soll, ist bei Abfassung dieser Zeilen noch nicht ganz klar.

Erstmals haben wir uns im Berichtsjahr in Osteuropa finanziell engagiert, indem wir mit der slowakischen Luftfahrtorganisation Slov-Air eine Partnerschaft eingegangen sind. Das Resultat ist die Regional-Fluggesellschaft Tatra Air mit Sitz in Bratislava (CSFR) und einer Crossair-Beteiligung von 7 Millionen tschechischen Kronen oder 33% des Kapitals. Die Tatra Air soll ab Sommer 1991 mit einem Saab 340A Cityliner den Verkehr zwischen Bratislava und Zürich (zweimal täglich) sowie München (einmal täglich) aufnehmen. Für später ist die Ausdehnung des Streckennetzes vor allem nach Osteuropa vorgesehen. Einen kurzfristigen Gewinn erwarten wir von dieser Beteiligung nicht. Wir glauben aber, dass es strategisch wichtig ist, sich auch in Osteuropa zu engagieren und an der Erschliessung dieses riesigen Marktpotentials von Anfang an mitzuarbeiten.

Die Crossair-Tochtergesellschaft CPS (Cargo and Passenger Services Ltd.; Beteiligung zu Beginn des Geschäftsjahres 33 1/3%) mit Sitz in Basel hat 1990 ihren Flugbetrieb eingestellt. Zuletzt hatte sie mit 18plätzigen Maschinen des Typs Super Metroliner III im Auftrag von Express-Paketdiensten Nachtkurse und im Auftrag der Crossair einige Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen bedient. Strukturveränderungen im Bereich der Express-Paketdienste (vermehrte Übernahme der Flüge durch die Kunden in eigene Regie) liessen grössere Aufträge wegfallen. Wir entschlossen uns darauf, die von der CPS geflogenen Crossair-Kurse vorübergehend durch die schweizerische Fluggesellschaft Air Engiadina

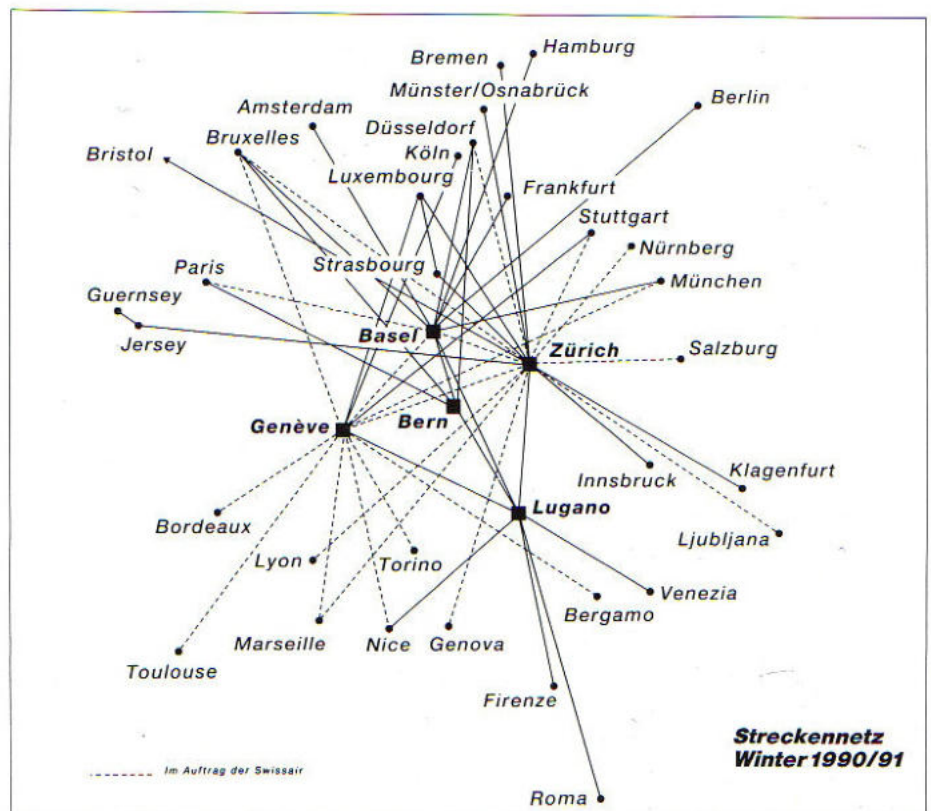
bedienen zu lassen und die CPS als Fluggesellschaft stillzulegen. Das im Auftrag der Crossair eingesetzte CPS-Flugzeug konnten wir an die Air Engiadina verkaufen.

In der Folge haben wir das Kapital der CPS übernommen und ihre Aktivitäten verlagert. Die CPS befasst sich jetzt (ohne eigenen Personalbestand) mit dem Kauf von Computer-Anlagen und ihrer Vermietung vornehmlich an die Crossair.

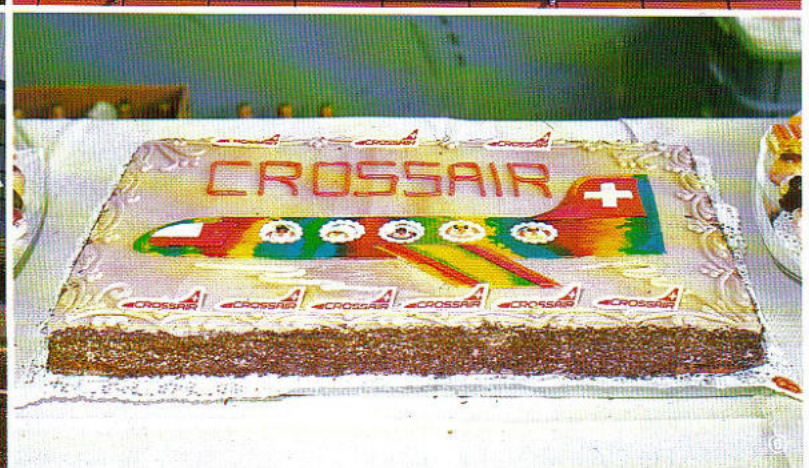
Auch in den Bereich der Express-Paketdienste gehört unsere 20%-Beteiligung an der mehrheitlich von der Swissair kontrollierten Skyracer AG. Dieses Unternehmen hat sich bisher noch nicht nach unseren Wünschen entwickelt. Die Swissair als Hauptaktionär betrachtet die Entwicklung des Unternehmens jedoch langfristig als wichtig und hat im Berichtsjahr Beteiligungen an ihre

Partnerschaften Austrian Airlines und Singapore Airlines abgetreten.

Gut haben sich dagegen unsere Flugplatzaktivitäten Alpar (Bern; Crossair-Anteil 20%) und Luganair (Lugano; 100%) entwickelt. Erfreuliches ist auch von der AFS (Aviation Financial Services; Crossair-Anteil heute 80%, Saab-Scania 20%) zu berichten. Dieses Unternehmen für Leasing, Beratung und Flugzeugverkauf hat trotz des auch in dieser Branche tendenziell schlechter werdenden Klimas gut gearbeitet. Die AFS übernimmt eine wichtige Funktion, indem sie die im Zuge der von der Crossair gepflegten «rollenden» Flottenerneuerung fortwährend ausscheidenden Maschinen am Markt plaziert. 1990 wurde die Tätigkeit der AFS erstmals buchstäblich weltumspannend, konnten doch drei Saab 340A Cityliner nach Neuseeland an die Air Nelson, eine



1: Die Tatra Air ist die jüngste Partner-Fluggesellschaft der Crossair. Das Bild stammt vom Eröffnungsflug Bratislava–Zürich. 2: Sankt Nikolaus hatte Grund zum Feiern – erstmals beförderte die Crossair 1990 mehr als eine Million Fluggäste in einem Jahr. 3: Unterzeichnung des Gründungsvertrages Tatra Air zwischen Slov-Air und Crossair. 4, 6: Zehn Jahre Crossair–Luftverkehr in Lugano-Agno und eine Riesentorte für die Gäste. 5: Ein grosser Schritt noch vorn ist unser neues Zentrum auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg.



an die Tatra Air in der CSFR und eine weitere an die britische Business Air vermietet werden.

Erfreulich war auch (und einmal mehr) das Resultat der Crossair Trading AG. Hier reduzierte sich der Crossair-Anteil auf 75%, nachdem wir der Catering-Firma Abela eine Beteiligung von 25% abgetreten haben. Die Abela ist ein in Grossbritannien beheimatetes, in 33 Ländern tätiges Unternehmen für Gemeinschaftsverpflegung (300 000 Mahlzeiten pro Tag), Lebensmittelverarbeitung und verwandte Tätigkeiten. Abela ist besonders stark im Bereich des Luftfahrt-Caterings und zählt neben vielen anderen Fluggesellschaften auch die Swissair zu ihren Kunden.

Streckennetz: Turbulenzen

Turbulent ging es 1990 im Bereich der Erweiterung unseres Streckennetzes zu. Von den im letzten Geschäftsbericht angekündigten sieben neuen Linien von Zürich nach Sion, Münster-Osnabrück, Malmö und Jersey/Guernsey, von Basel nach Kopenhagen und Manchester sowie von Lugano nach Barcelona konnten wir nur gerade zwei eröffnen: Zürich – Münster-Osnabrück und Zürich – Jersey/Guernsey. Die erste entwickelt sich nach anfänglichen Startschwierigkeiten gut, die zweite wurde praktisch vom ersten Flug an zu einer Rosine.

Dass die anderen Pläne nicht verwirklicht wurden, hat vielfältige Ursachen. In Sion hinderten uns unerwartete technische und flugverfahrensmässige Schwierigkeiten mit dem neuen Instrumenten-Landesystem an der Aufnahme des Linien-

verkehrs. Wir hoffen, den Betrieb in den Kanton Wallis nun 1991 aufnehmen zu können, doch muss nach dem heutigen Stand der Dinge damit gerechnet werden, dass die Aufsichtsbehörde keine Nachtflüge zulassen wird. Auf andere Destinationen verzichteten wir angesichts der sich verschlechternden Wirtschaftslage oder wegen Schwierigkeiten, die wir vorübergehend mit der Erstellung der Dienstpläne für unsere Piloten hatten (während der Umschulung auf die beiden neuen Flugzeugtypen kam es zu kurzfristigen Bestandesengpässen).

Dafür hat uns die politische Entwicklung mit der neuen Linie Basel-Berlin eine «Überraschung» positiver Art geliefert. Als einzige Fluggesellschaft fliegen wir von der Schweiz aus den Berliner Stadtflughafen Tempelhof (mit U-Bahn-Anschluss) an, was uns einen erheblichen Wettbewerbsvorteil verschafft.

Nicht ohne Misstöne verliefen auch 1990 unsere Aktivitäten in Italien. Der Einsatz des neuen BAe 146-200 Jumbolino zwischen Lugano und Venedig wurde uns von den italienischen Behörden mit der Begründung verweigert, das Flugzeug biete zu viel Komfort! Immerhin konnte das Bundesamt für Zivilluftfahrt am 15. Dezember 1990 mit dem Verkehrsministerium in Rom eine Vereinbarung abschliessen, die uns für die Zukunft zuversichtlich stimmt. Danach müssen wir zwar den lukrativen Abendflug Lugano – Venedig an die italienische Fluggesellschaft Transavio abtreten, dürfen aber auf den Linien nach Rom, Florenz und Venedig (übrige Kurse) den BAe 146-200 Jumbolino

ohne Einschränkungen einsetzen. Zudem erhalten wir eine neue Nachmittagsverbindung nach Venedig, und den Morgenflug Lugano-Florenz hoffen wir beibehalten zu können.

Des weiteren haben wir 1990 die bis dahin im Auftrag der Swissair geflogenen Strecken Basel-Düsseldorf und Basel-Hamburg in eigene Regie übernommen.

Partnerschaft mit Swissair

Die Partnerschaft mit der Swissair war auch 1990 ein bestimmendes Element unserer Tätigkeit; etwa jeder dritte Flug eines Crossair-Flugzeuges erfolgte unter einer Kursnummer der Swissair! Dabei kam es vor allem beim Einsatz der ausschliesslich im Swissair-Auftrag fliegenden Fokker 50 zu einigen Erschwernissen. Weil die Swissair kurzfristig ihre Disposition änderte und die Fokker 50 nun nicht in erster Linie ab Zürich, sondern hauptsächlich ab Genf und Basel einsetzt, waren plötzlich zahlreiche Crossair-Piloten am falschen Ort stationiert. Sie müssen deshalb teilweise per Flugzeug zu ihren Einsatzorten gebracht werden, was nicht nur unrationell ist, sondern auch die oben erwähnten Probleme beim Besetzungseinsatz mitverursacht hat. Zusätzlich musste die Swissair das ursprünglich vereinbarte Flugprogramm wesentlich modifizieren. Dies zwang uns zu entsprechenden UmDispositionen und führte zu einem massiven Einbruch im Bereich des sogenannten Wet-Lease (Vermietung von Flugzeugen mit Besatzungen). Ferner haben uns die von der Swissair vergüteten Beträge für den Einsatz unserer Flugzeuge nur eine ungenügende Kosten-

Verkehrsleistungen	1990	1989	Veränderung
Anzahl Etappenflüge	57'644	51'569	+ 13%
– davon Linienflüge	54'499	48'416	+ 13%
– davon Charterflüge und andere	3'145	3'153	0%
Beförderte Etappenpassagiere	1'076'591	909'023	+ 18%
– davon Linienpassagiere	1'040'110	887'869	+ 17%
– davon Charterpassagiere	36'481	21'154	+ 72%
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (Linienverkehr)	53%	57%	–
Angebotene Sitzplätze (Linienverkehr)	1'962'472	1'563'954	+ 25%
Beförderte Fracht und Post (kg)	2'080'170	2'213'830	– 6%
Total Flugstunden	52'134	46'381	+ 12%
– davon Linienflüge	49'159	43'022	+ 14%
– davon Charterflüge und andere	2'975	3'359	– 11%
Erfolgsrechnung in SFr. 1'000			
Erträge	211'506	169'967	+ 24%
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	189'796	138'400	+ 37%
Gewinn vor Abschreibungen (Cash-flow)	21'710	31'567	– 31%
Abschreibungen und Wertberichtigungen	28'681	21'809	+ 32%
Ergebnis	– 6'971	9'758	–

Beteiligungen						
Name	Kapital	Crossair-Beteiligung	Jahresumsatz 1990	Mitarbeiter	Aktivität	
AFS	SFr. 1 Mio. (50% einbezahlt)	80%	SFr. 1,3 Mio.	2	Finanzierungsgesellschaft	
Crossair Trading	SFr. 1 Mio.	75%	SFr. 11,7 Mio.	87	Catering, Handel mit Food- und Nonfood-Artikeln	
Luganair	SFr. 400'000	100%	SFr. 207'500	–	Hangarierung von Flugzeugen	
Delta Air	DM 20 Mio.	40%	DM 41,9 Mio.	143	Regionalflugverkehr ex Deutschland	
CPS	SFr. 2 Mio.	100%	SFr. 4,4 Mio.	–	Kurier-, Nachtpost- und Passagierflüge	
Alsavia	FFrs. 6 Mio.	33⅓%	FFrs. 30,8 Mio.	16	Regionalflugverkehr ab Basel-Mulhouse-Freiburg	
Skyracer	SFr. 10 Mio. (80% einbezahlt)	20%	SFr. 4,0 Mio.	62	Luftfracht-Expressdienst der Swissair	
Alpar	SFr. 3,065 Mio.	20%	SFr. 6,8 Mio.	30	Flug- und Flugplatzgesellschaft, Bern-Belp	
Business Air	UKL 0,8 Mio.	15%	UKL 5,2 Mio.	55	Regionalflugverkehr ex Schottland	
Tatra Air	Kcs. 21 Mio.	33⅓%	Kcs. –	–	Regionalflugverkehr ex CSFR	

deckung ermöglicht. Wir werden versuchen, diese Probleme im Laufe des angebrochenen Jahres zu regeln.

Im übrigen entwickelte sich die Zusammenarbeit zwischen der Crossair und der Swissair weiterhin auf freundschaftlicher und konstruktiver Ebene. Dass sich Turbulenzen des grossen Partners teilweise auch auf den kleinen übertragen, ist unvermeidlich. Die Crossair kann dank ihrer Struktur und ihrer Unternehmenskultur zwar manche Aufgabe kostengünstiger erfüllen als die Swissair, aber Wunder vollbringen kann auch sie nicht.

Kosten im Griff

Wie bereits eingangs erwähnt, ist das unerfreuliche Jahresergebnis nicht in erster Linie auf Budgetüberschreitungen bei den Kosten, sondern auf einen ungenügenden Anstieg der Erträge zurückzuführen. Die Kosten liegen unter dem Budget mit Ausnahme jener Positionen, auf die wir keinen Einfluss haben, insbesondere der Kapitalzinsen und der Treibstoffkosten.

Das ist um so erfreulicher, als 1990 auch ein besonders ausgabenintensives Jahr war. Wir erinnern nur an laufende Zahlungen für den Neubau in Basel, an die grossenteils im Berichtsjahr anfallenden Kosten für die neuen Flugzeuge und an die Investitionen in unser Ausbildungs- und Konferenzzentrum. Weiter liefen auch die Anzahlungen für die neuen Saab 2000 Propjet sowie für die neuen BAe 146-200 Jumbolino. Insgesamt haben wir etwa 100 Millionen Franken langfristig investiert (und die entsprechenden Kapitalkosten tragen müssen), ohne dafür

bereits einen Ertrag verbuchen zu können. Dass uns dies trotz der schwierigen Lage gelang, ohne dass wir an der Qualität unseres Produktes auch nur die geringsten Abstriche machen mussten, bestätigt die Richtigkeit unserer konservativen Finanzpolitik. Wir können jetzt die Früchte ernten, die wir in den zurückliegenden «fetten» Jahren gesät haben, und ohne Angst in die Zukunft blicken, auch wenn diese keine kurzfristige Besserung verspricht.

Mitarbeiter: stabiler

Die Crossair-Mitarbeiter haben einmal mehr eine hervorragende Leistung erbracht, und der Verwaltungsrat dankt jeder Mitarbeiterin und jedem Mitarbeiter herzlich dafür. Die an sich schwierige Situation des Luftverkehrs insgesamt, verstärkt noch durch die geschilderten Besonderheiten der Crossair (Stichworte «Bauplatz Basel» und «Flottenerweiterung»), haben allen das Äusserste abverlangt. Die erbrachte Leistung darf sich trotz des negativen Ergebnisses des Geschäftsjahres sehen lassen. Das Resultat wäre wesentlich schlechter ausgefallen, wenn wir uns nicht in so hohem Masse auf unsere Mitarbeiter hätten verlassen können. Dass ausgerechnet in diesem bisher schwierigsten Jahr der Crossair die Fluktuationsrate die geringste war (insbesondere bei den Piloten), verpflichtet uns zu besonderer Anerkennung.

In früheren Jahren haben wir unseren Mitarbeitern, welche bis anhin keinen 13. Monatslohn erhalten haben, zum Jahresende jeweils eine Gewinnbeteiligung

ausbezahlt. 1990 war dies selbstredend nicht möglich. Der Verwaltungsrat hat jedoch auf Antrag der Geschäftsleitung beschlossen, als Dank für ihren Einsatz allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Weihnachtsgeld von 1200 Franken auszuzahlen. Für die Zukunft wurde das Salärssystem insofern neu organisiert, als das Bodenpersonal mit Ausnahme des Kadern ab 1991 anstelle der Gewinnbeteiligung ein halbes 13. Monatslöh erhalten wird. Für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wurde das Lohnsystem standardisiert, was Anpassungen in unterschiedlicher Höhe bedingt. Die Teuerung wird je nach Höhe des Salärs in degressivem Masse abgegolten; das Kader verzichtet auf einen Ausgleich der Teuerung. Der Mehraufwand unter allen erwähnten Titeln beläuft sich auf 7,9% der Lohnsumme. Der Verwaltungsrat dankt den Aktionären jetzt schon für das Verständnis, das sie diesen Massnahmen entgegenbringen. Sie ermöglichen es der Crossair, ihrem Ruf als fairer Arbeitgeber auch in schwierigen Zeiten gerecht zu bleiben.

Basel, den 21. Mai 1991

Im Namen des Verwaltungsrates
Der Präsident



Dr. Alfred J. Wiederkehr

Der Delegierte



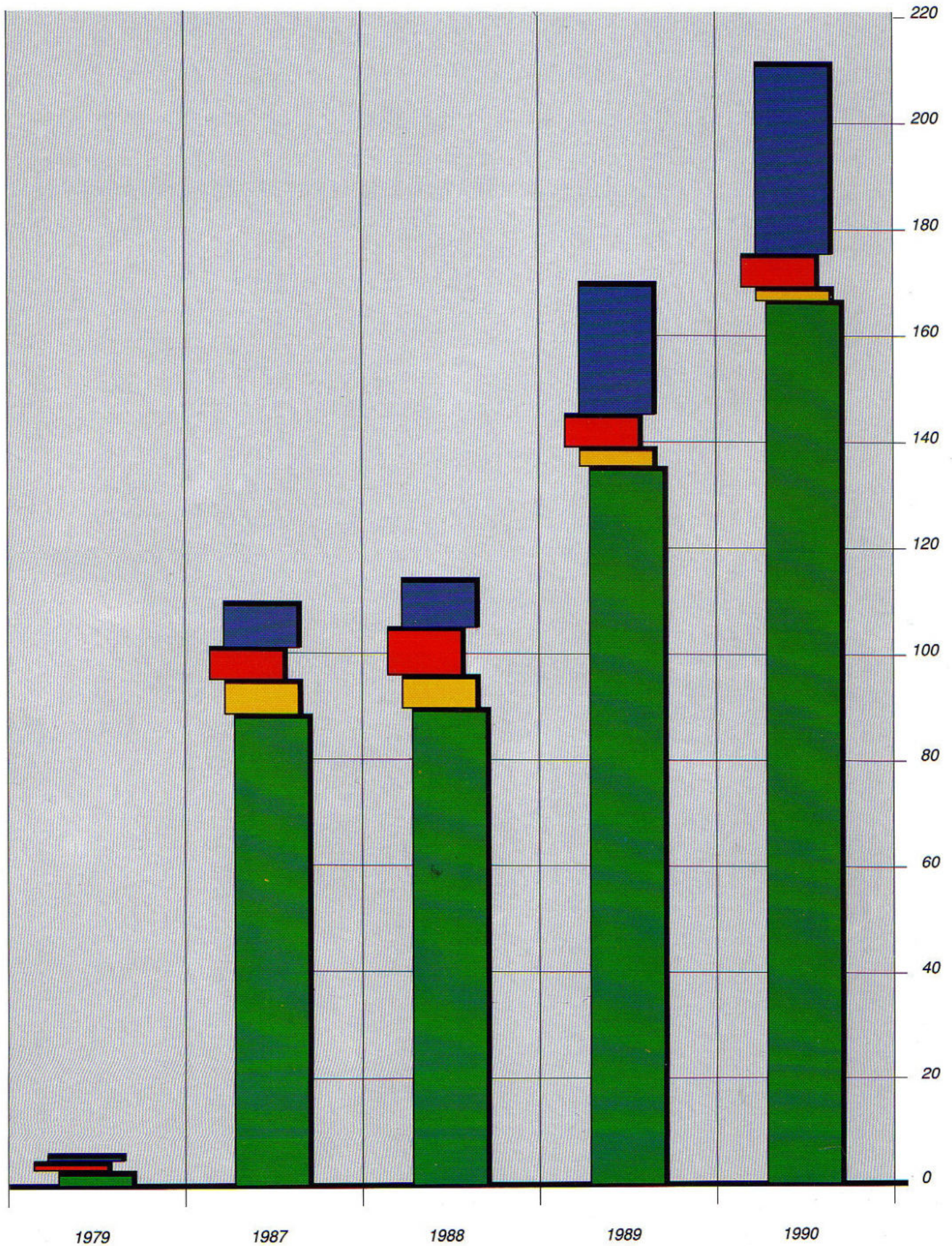
Moritz Suter

Erfolgsrechnung vom 1.1. bis 31.12.1990

Erträge in SFr. 1'000	1990	1989	Veränderung
<i>Streckenerträge</i>			
– Passagen	166'884		
– Fracht, Post, Übergepäck	<u>2'162</u>	138'382	22%
<i>Erträge aus Charterflügen</i>	5'138	6'158	– 17%
<i>Erträge aus Fremdwartung</i>	10'245	6'119	67%
<i>Andere Erträge</i>	<u>27'077</u>	<u>19'308</u>	40%
Total Erträge	211'506	169'967	24%
Kosten in SFr. 1'000	1990	1989	Veränderung
<i>Personalkosten</i>			
– Saläre und übrige Kosten	48'908	39'009	25%
– Sozialversicherungen	5'096	4'423	15%
<i>Treibstoffkosten</i>	15'520	9'516	63%
<i>Techn. Material- und Überholungskosten</i>	24'615	16'473	49%
<i>Mietkosten für Flugzeuge</i>	6'209	8'596	– 28%
<i>Bodenorganisationsfremdkosten</i>	27'179	21'437	27%
<i>Passagierkosten und Material für</i>			
<i>Verpflegungsbetriebe und Bordverkauf</i>	20'428	12'489	64%
<i>Sach- und Haftpflichtversicherungen</i>	1'084	1'520	– 29%
<i>Liegenschafts- und Energiekosten</i>	2'938	1'874	57%
<i>Allgemeine Betriebs- und Verwaltungskosten</i>			
– <i>Finanzkosten</i>	7'677	773	893%
– <i>übrige Betriebs- und Verwaltungskosten</i>	15'928	11'346	40%
<i>Fernmeldekosten</i>	1'305	1'164	12%
<i>Werbe- und diverse Verkaufskosten</i>	3'656	1'819	101%
<i>Provisionskosten</i>	<u>9'253</u>	<u>7'961</u>	16%
Total Kosten	189'796	138'400	37%
Unternehmenserfolg			
Total Erträge	211'506	169'967	24%
Total Kosten vor Abschreibung	<u>189'796</u>	<u>138'400</u>	37%
Bruttoergebnis	21'710	31'567	– 31%
Abschreibungen			
Abschreibungen und Wertberichtigungen	<u>28'681</u>	<u>21'809</u>	32%
Ergebnis	– 6'971	9'758	–

Ertragsentwicklung (in 1'000'000 Franken)

- Übrige
- Charter
- Fracht
- Linie



«Elefanten-Hochzeit»





Bilanz per 31. Dezember 1990 (vor Gewinnverteilung)

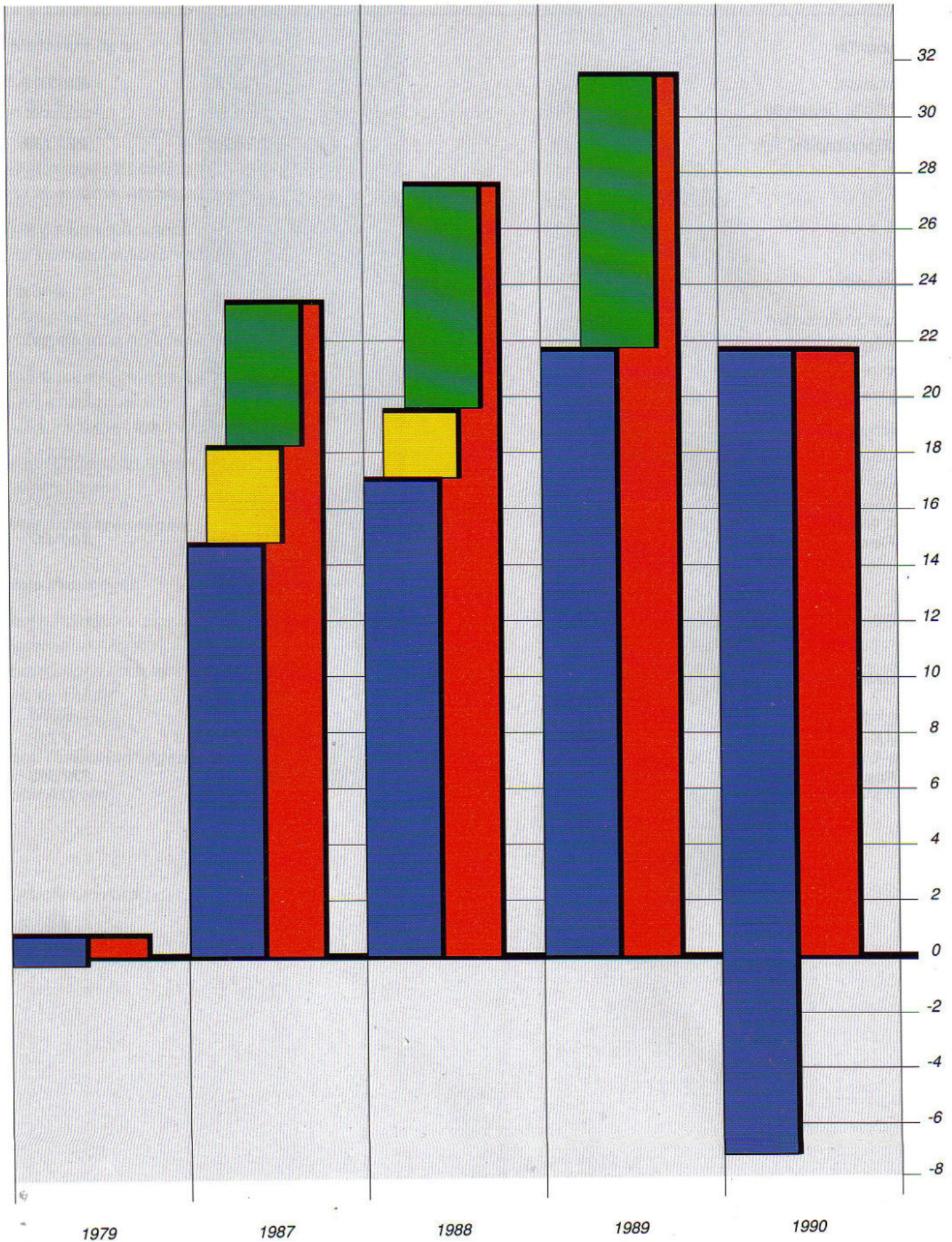
Aktiven in SFr. 1'000.	1990	1989
Anlagevermögen		
Flugzeugpark		
– Flugzeuge	294'162	
./ kumulative Abschreibung	<u>87'320</u>	41'446
– Flugzeuge im Leasing	126'419	
./ kumulative Abschreibung	<u>11'982</u>	110'155
– Flugzeugwechselteile	72'244	
./ kumulative Abschreibung	<u>27'908</u>	18'505
Immobilien		
– Anschaffungswerte	42'654	
./ kumulative Abschreibung	<u>3'939</u>	19'466
Mobilien und Einrichtungen		
– Anschaffungswerte	16'856	
./ kumulative Abschreibung	<u>9'804</u>	7'920
Anzahlungen und Forderungen	69'826	62'427
Beteiligungen	<u>13'583</u>	<u>9'324</u>
Total Anlagevermögen	494'791	269'243
Umlaufvermögen		
Materialbestände und Vorräte	9'555	5'935
Reservierte Aktien	10'925	11'227
Forderungen und transitorische Aktiven	30'110	28'639
Flüssige Mittel	2'615	4'347
Festgeldanlagen	<u>3'528</u>	<u>13'302</u>
Total Umlaufvermögen	56'733	63'450
Total Aktiven	551'524	332'693
Versicherungswert der Flugzeuge	498'300	275'600

Passiven in SFr. 1'000

	1990	1989
Eigenkapital		
Aktienkapital	215'000	215'000
Gesetzliche Reserven	<u>5'620</u>	<u>5'130</u>
Total Eigenkapital	220'620	220'130
 Fremdkapital		
Langfristige Schulden		
– Anleihen	37'000	15'000
– Festkredite für Immobilien	60'000	–
– Festkredite und Flugzeughypothenen	134'941	–
Kurzfristige Schulden		
– Kreditoren und transitorische Passiven	59'500	43'217
Noch nicht eingelöste Transportdokumente	9'427	7'230
Agio-Abschreibungsreserve	<u>35'000</u>	<u>35'000</u>
Total Fremdkapital	335'868	100'447
 Unternehmenserfolg		
– Gewinnvortrag	2'007	2'358
– Ergebnis	<u>–6'971</u>	<u>9'758</u>
Total Passiven	551'524	332'693

Ergebnisentwicklung (in 1'000'000 Franken)

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



Kommentar zur Erfolgsrechnung

Erträge:

unter den Erwartungen

Wegen des weiteren Ausbaus unserer Flotte nahm im Berichtsjahr die Produktion der im Linienverkehr eingesetzten Flugzeuge weiter zu. Dabei konnte die Flugstundenzahl um 14% gesteigert werden. Durch den Einsatz der BAe 146-200 Jumbolino mit 82 Plätzen und der Fokker 50 mit 46 Plätzen erhöhte sich die angebotene Sitzplatzkapazität insgesamt um 25%. Mit dieser Zunahme konnten die Passagenerträge (+23%) nicht ganz mithalten. Der durchschnittliche Sitzladefaktor sank von 57% auf 53%. Vergleicht man die effektiven Passagenerträge mit dem Budget 1990, so ergibt sich ein Minderertrag von rund 10%. Die Gründe dafür waren die Golfkrise sowie die allgemein verschlechterte Wirtschaftslage. Im Jahresrückblick wurden diese Gründe eingehend dargelegt.

Der Umsatzrückgang in der Position Fracht, Post und Übergepäck hat seinen Grund in der Einstellung der letzten Frachtkurierdienstflüge, welche unsere Tochtergesellschaft CPS bis zur Einstellung ihres Flugbetriebes im Auftrage der Crossair durchgeführt hat.

Zum zweiten aufeinanderfolgenden Mal konnte das Vorjahresergebnis bei den Chartererträgen nicht erreicht werden. Der Saab Cityliner hat in den letzten Jahren bei den im Kettencharter tätigen Tour-Operators klar an Attraktivität verloren. Auch die Erträge aus der Vermittlung von Fremdcharteraufträgen an andere Fluggesellschaften reduzierten sich im

Berichtsjahr massgeblich. Für das Jahr 1991 sind wir jedoch wieder optimistisch, stossen wir doch mit unseren drei BAe 146-200 Jumbolino bezüglich Grösse und Flugeigenschaften in eine Marktlücke. Wir rechnen deshalb mit einem Ertragswachstum von mindestens 100%.

Flottenerweiterungen bei unseren Tochter- und Partnergesellschaften, mit denen wir Wartungsverträge unterhalten, sowie eine verstärkte Akquisition von Drittkunden führten zu einer gesteigerten Auslastung unseres Technikbetriebes und dementsprechend zu erfreulichen 67% mehr an Fremdwalterträgen.

Bei den anderen Erträgen stammen 14,3 Mio. Franken aus Handels- und Buchgewinnen, 3,5 Mio. Franken wurden aus dem Flugzeug-Leasing erzielt und 2,4 Mio. aus Finanzerträgen. Hinzu kamen diverse Kommissionen, Einnahmen aus Schulung und Erträge aus Fremdhandlung.

Kosten: überproportionale Zunahme von Fremdkosten

Die totalen Personalkosten entwickelten sich parallel zum Wachstum der totalen Erträge. Im Vorjahresvergleich erhöhten sich die Salärkosten um 21%. Die gleichzeitige Einführung von zwei neuen Flugzeugtypen liess die Ausbildungskosten für Piloten und Mechaniker um nicht weniger als 42% anwachsen.

Die in der zweiten Jahreshälfte in die Höhe geschnellten Erdölnotierungen sowie der Einsatz der neuen, grösseren Flugzeugtypen hatten zur Folge, dass die Treibstoffkosten im

Vergleich zu den produzierten Flugstunden überproportional anstiegen. Als Resultat erhöhte sich der Anteil der Treibstoffkosten an den Gesamtkosten von 6,9% (1989) auf 8,2%.

Für das Wachstum der technischen Material- und Überholungskosten sind die gestiegene Eigenproduktion, die im Überblick erwähnten technischen Aufwendungen bei der Einführung des BAe 146-200 Jumbolino und der erwähnte Ausbau der Fremdwaltung verantwortlich.

Bei den von der Crossair nicht beeinflussbaren Bodenorganisationsfremdkosten fielen vor allem die um 35% angestiegenen Landetaxen sowie die Flugsicherungsgebühren, welche sich um 30% verteuerten, negativ ins Gewicht.

Auf den 1. Januar 1990 wurde eine personelle und operationelle Entflechtung zwischen der Crossair und der Crossair Trading AG vollzogen. Dies führte dazu, dass in der Erfolgsrechnung beim Verpflegungsaufwand nicht mehr ausschliesslich die Materialkosten, sondern neu Vollkostenansätze verrechnet wurden. Andererseits ergaben sich gewisse Entlastungen bei verschiedenen anderen Kostenarten, insbesondere den Personalkosten. Verglichen mit 1989 erhöhte diese buchhalterische Verschiebung den Verpflegungsaufwand um ca. 5 Mio. Franken.

Die globalen Computer-Reservations-Systeme (CRS) nehmen im Flugscheinverkauf jeder Airline einen immer höheren Stellenwert ein. Diese Tatsache hinterliess leider auch in der

Kostenrechnung der Crossair ihre Spuren. 1990 kosteten uns die CRS-Gebühren 1,3 Mio. Franken bzw. 134% mehr als im Vorjahr.

Bei den Passagiertaxen mussten zum Teil massive Erhöhungen in Kauf genommen werden. Verglichen mit dem verzeichneten Passagierwachstum von 9% auf Crossair Flügen erhöhten sich diese mit 31% überproportional.

Das Prämienvolumen der Versicherung konnte dank der zusätzlichen Einbringung der Sachversicherungen in den Versicherungs-Pool der Swissair erneut gesenkt werden.

Die Erweiterungsbauten in Basel sowie verschiedene Container-Provisorien waren für den Anstieg der Liegenschafts- und Energiekosten verantwortlich.

Die Flugzeug- und Immobilien-Investitionen im Jahre 1990 wurden zum grössten Teil aus Fremdkapital finanziert. Die Zinskosten stiegen entsprechend um fast 7 Mio. Franken. Die Leasingraten für vier Saab 340B Cityliner sind ebenfalls in den Finanzkosten enthalten.

Ausschlaggebend für die ebenfalls stark gestiegenen «übrigen Betriebs- und Verwaltungskosten» waren vor allem die im Zusammenhang mit dem Neubau getätigten Auslagen für Betriebseinrichtungen. Auch die Reisespesen, welche den hohen Ausbildungsbedarf im Zusammenhang mit der Einführung der beiden neuen Flugzeugtypen reflektierten, fielen stark ins Gewicht. Dazu kamen stark angestiegene direkte Aufwendungen für Soft- und

Hardware, welche im Rahmen des im Jahre 1989 beschlossenen zukunftsgerichteten Informatikausbaus angefallen sind.

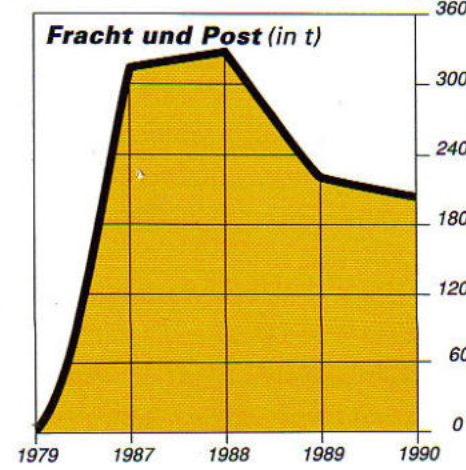
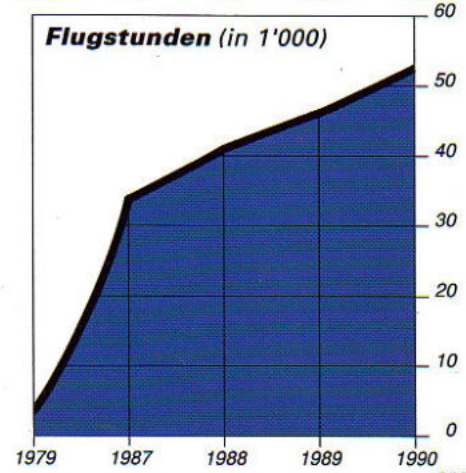
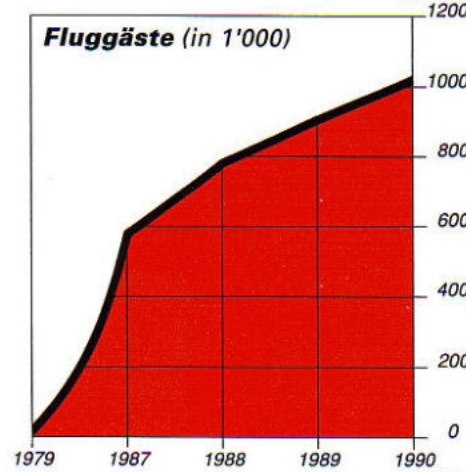
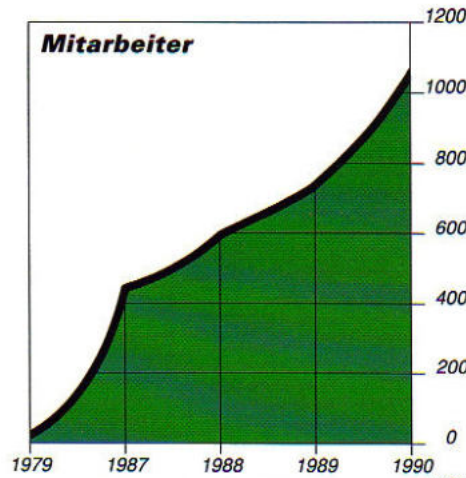
Der 1990 durchgeführte Ausbau unseres Streckennetzes und die Einführung des BAe 146-200 Jumbolino führten im Vergleich zum Vorjahr zu einer Verdoppelung unserer PR- und Werbeaktivitäten.

Cash-flow auf 10,2% des Umsatzes, Abschreibungen um 32% gestiegen

Die unbefriedigende Ertragslage hatte zur Folge, dass sich der unternehmerische Gewinn vor Abschreibungen auf 21,7 Mio. (Vorjahr 31,6 Mio.) Franken reduzierte.

Bei den Abschreibungen entfallen 24,6 Mio. Franken auf Flugzeuge und Flugzeugwechselteile, 1,2 Mio. Franken auf Immobilien und 2,9 Mio. Franken auf die übrigen Anlagen.

6,97 Mio. Franken Verlust
Zum zweiten Mal in ihrer 11-jährigen Geschichte sieht sich die Crossair gezwungen, einen Verlust auszuweisen.



Kommentar zur Bilanz

Gegenüber dem Vorjahr hat sich die Bilanzstruktur insofern verändert, als auf der Passivseite die Erhöhung des Anlagevermögens um 84% weitgehend durch langfristiges Fremdkapital gedeckt wurde. Dabei erhöhte sich die Bilanzsumme um 66%. Das Anlagevermögen hatte einen Anteil von 89,7% der gesamten Vermögenswerte und war zu 98,5% durch Eigenkapital, Agio-Abschreibungsreserve und langfristiges Fremdkapital gedeckt. Dem kurzfristigen Fremdkapital standen 82,3% Umlaufvermögen gegenüber. Das Verhältnis zwischen Eigenkapital und langfristigen Fremdkapital lag bei 1,1 zu 1,0.

Anlagevermögen: wider- spiegelt die starke Flotten- expansion

Im Jahre 1990 erhöhte sich der Flottenbestand um insgesamt 13 Flugzeuge: drei BAe 146-200 Jumbolino, drei Fokker 50 und sieben Saab 340B Cityliner. Von den letzteren wurden vier in Form eines langfristigen Leasingabkommens finanziert. Dabei werden die Raten über die ganze Laufzeit periodisch an den Vermieter bezahlt. Im Unterschied zu den in den Jahren 1988 und 1989 abgeschlossenen Leasingverträgen, welche im Anlagevermögen aufgeführt sind, stellen diese insofern eine echte langfristige Verpflichtung dar. Sie erscheinen in keiner Bilanzposition.

Drei Saab 340A Cityliner und ein Super Metroliner III wurden verkauft. Der Buchwert der Flotte betrug 321,3 Mio. Franken. Dies sind 76,4% des Anschaffungswertes. Obwohl mit den drei BAe 146-200 Jumbolino drei gebrauchte Maschinen gekauft wurden, konnte

das Durchschnittsalter der Flotte weiter auf 2,4 Jahre (Vorjahr 2,7 Jahre) verringert werden.

Die Flugzeugwechselteile mussten im Zusammenhang mit der grösseren Flottenvielfalt massiv aufgestockt werden. Der Anschaffungswert erhöhte sich um 32,6 Mio. Franken. Dank der konservativen Abschreibungspolitik ist auch hier der kumulative Buchwert sehr vorsichtig angesetzt. Er betrug 61,4% vom Anschaffungswert.

Die Mobilien wurden durch ein «Sale and Leaseback» der EDV-Anlage mit unserer Tochtergesellschaft CPS zum Anschaffungswert von 2 Mio. Franken entlastet.

Die geleisteten Anzahlungen für bestellte Flugzeuge, den Flugsimulator und übrige Positionen beliefen sich auf rund 70 Mio. Franken. Sie stellen vollumfänglich gebundenes und nicht ertragbringendes Vermögen dar.

Bei den bilanzierten Beteiligungen wurden die neuen Beteiligungen Tatra Air und Business Air kapitalisiert, das Aktienkapital der Crossair Trading AG aufgestockt und zu 25% an Abela verkauft, das restliche Aktienkapital der CPS übernommen, ein Teil des noch nicht einbezahlten Aktienkapitals der Skyracer AG liberiert und 20% des Aktienkapitals der AFS AG an Saab-Scania veräussert.

Der Bestand an technischem Verbrauchsmaterial und an Cateringmaterial musste infolge der Beschaffung der beiden neuen Flugzeugtypen massgeblich erhöht werden.

Die Position Reservierte Aktien enthält Aktien, welche für die Mitarbeiter bestimmt sind, sowie freigewordene Titel aus der Optionsanleihe.

Die Forderungen und die transitorischen Aktiven sind parallel zur Ausweitung der Geschäftstätigkeit gewachsen. Mit Ausnahme der aktivierten Pilotenausbildungskosten im Wert von 1,7 Mio. Franken stellen sämtliche Positionen Forderungen kurzfristiger Art dar.

219 Mio. Franken Mittelzufluss in Form von langfristigen Fremdkapital

Zwei BAe 146-200 Jumbolino, zwei Fokker 50 und ein Saab 340B Cityliner wurden durch langfristige Darlehen im Gesamtbetrag von 109 Mio. Franken finanziert, welche mittels Luftfahrzeughypotheken im eidgenössischen Luftfahrzeugbuch in Bern sichergestellt sind.

Im Zusammenhang mit Flugzeugfinanzierungen hat die Gesellschaft Bürgschaftsverpflichtungen von 9,5 Mio. Franken abgegeben.

Die starke Zunahme bei den Kreditoren und den transitorischen Passiven hängt zusammen mit der Fertigstellung des Neubaus und den erwähnten grossen Lieferungen an Flugzeugsatzteilen. Die in den transitorischen Passiven vollumfänglich rückgestellten Kommissionserträge betrugen 11,7 Mio. Franken.

**Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr
um 219 Mio. Franken (+ 66%) erhöht.**

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

	Aktiven	Passiven
Flugzeuge und Flugzeugwechselteile	191'227	
Immobilien	19'249	
Mobilien und Einrichtungen	-868	
Anzahlungen und Forderungen	7'399	
Materialbestände und Vorräte	3'620	
Beteiligungen	4'259	
Reservierte Aktien	-302	
Forderungen und transitorische Aktiven	1'471	
Flüssige Mittel und Festgeldanlagen	-11'506	
Kreditoren, transitorische Passiven und nicht eingelöste Transportdokumente		18'480
Gesetzliche Reserven		490
Gewinnsaldo (vor Gewinnverteilung)		-17'080
Gebäudehypothek		60'000
Anleihe		22'000
Festkredite und Flugzeughypotheken		134'941

Die verfügbaren Mittel sind wie

folgt beschafft bzw. verwendet worden: in SFr. 1'000

a) Beschaffung

Verlust	-6'971	
Abschreibungen	<u>28'681</u>	21'710
Zunahme kurzfristige Schulden		18'480
Abnahme Reservierte Aktien		302
Abnahme flüssige Mittel und Festgeldanlagen		11'506
Zunahme langfristige Schulden		216'941

b) Verwendung

Investitionen in Anlagen (netto)		
- Flugzeuge und Flugzeugwechselteile		220'063
- Immobilien		20'523
- Mobilien und Einrichtungen		1'985
- Beteiligungen		4'259
Zunahme Anzahlungen und Forderungen		7'399
Zunahme Materialbestände und Vorräte		3'620
Zunahme Forderungen und transitorische Aktiven		1'471
Dividende 1989		<u>9'619</u>
	268'939	268'939

5 Jahre im Überblick

Verkehrsleistungen	1990	1989	1988	1987	1979
Anzahl Etappenflüge Linien	54'499	48'416	43'121	37'362	1'586
Charter und andere	3'145	3'153	2'912	1'918	839
Anzahl Flugstunden Linien	49'159	43'022	38'096	31'563	1'511
Charter und andere	2'975	3'359	3'759	2'600	2'164
Beförderte Etappenpassagiere Linien	1'040'110	887'869	732'125	564'192	12'739
Charter und andere	36'481	21'154	28'619	24'136	4'022
Beförderte Fracht und Post in kg	2'080'170	2'213'830	3'304'291	3'141'494	14'938
Angebote Sitzplätze im Linienverkehr	1'962'472	1'563'954	1'317'553	1'056'091	27'084
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung	53%	57%	56%	53%	47%
Personalbestand					
Festangestellte	932	684	546	414	24
Temporär- und Teilzeitmitarbeiter (umgerechnet auf Vollzeitstellen)	36	46	35	20	4
Erträge und Kosten in SFr. 1'000					
Streckenerträge	169'046	138'382	115'620	96'711	2'572
Chartererträge	5'138	6'158	9'160	6'025	1'670
Übrige Flugbetriebsenerträge	15'281	7'132	6'298	4'138	391
Gesamterträge	211'506	169'967	138'489	112'989	4'680
Gesamtkosten ohne Abschreibungen	189'796	138'400	110'755	89'579	4'263
Bruttoergebnis (Cash-flow)	21'710	31'567	27'734	23'410	417
Abschreibungen	28'681	21'809	19'632	18'261	709
Reinergebnis	-6'971	9'758	8'102	5'149	-292
Bilanz per 31. Dezember nach Gewinnverteilung					
Bilanzsumme	551'524	332'693	244'926	152'344	8'356
Aktiven Anlagevermögen	494'791	269'243	140'225	117'187	6'358
Umlaufvermögen	56'733	63'450	104'701	35'156	1'998
Passiven Eigenkapital	220'620	220'621	165'130	80'928	4'002
Fremdkapital	335'868	110'234	77'438	68'925	4'604
Gewinn- und Verlustkonto	-4'964	1'838	2'358	2'491	-280
Dividenden	-	5%	5%	5%	
Jubiläumsbonus auf Dividende			20%		



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 Regionalluftverkehr, Basel

Als Kontrollstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die auf den 31. Dezember 1990 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 mit einem Verlustsaldo von Fr. 4,964,351 zu genehmigen.

KPMG Fides Peat

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

P. Hess
Dipl. Bücherexperte

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Gebert', written over a light blue background.

G. Gebert
Dipl. Bücherexperte

Zürich, 15. März 1991



Member Firm of
Klynveld Peat Marwick Goerdeler

Mitglied der Treuhand-Kammer

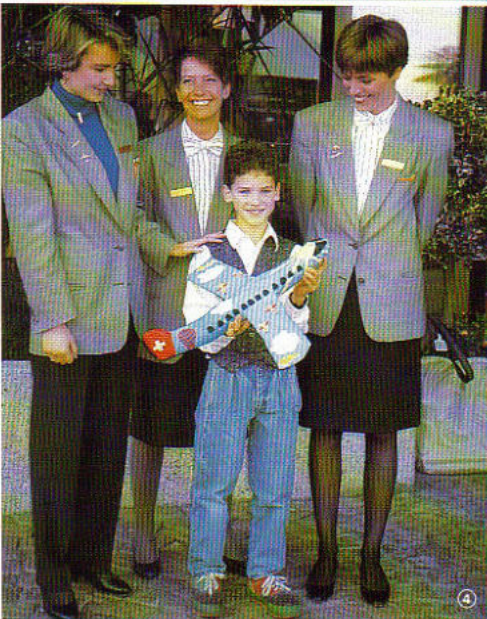
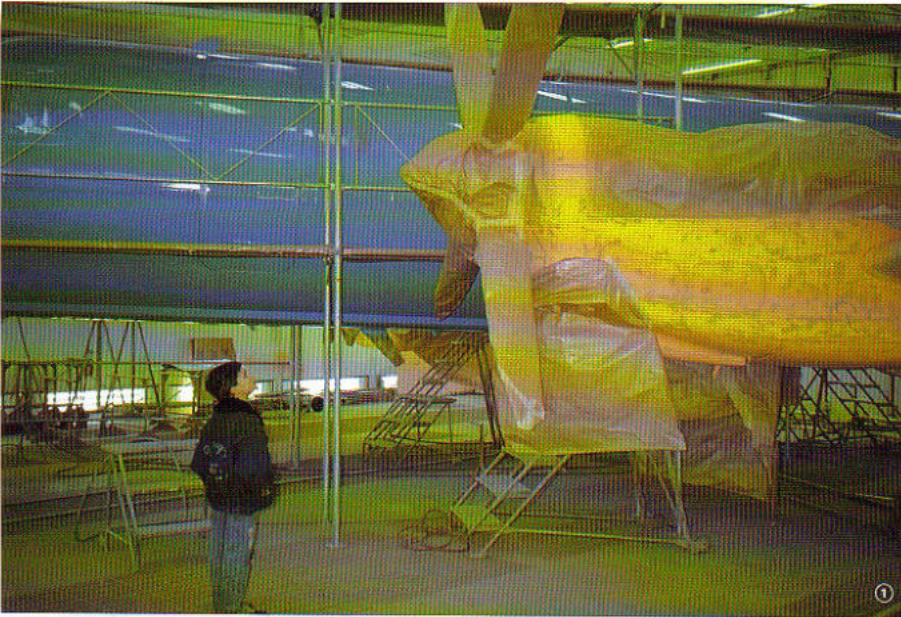
7.0100.RBb/03.89

Anträge an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 7. Juni 1991 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Geschäftsberichtes, der Erfolgsrechnung und der Bilanz per 31. Dezember 1990 SFr.
 2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1990
 3. Den Verlust des Jahres 1990 von – 6'971'152
abzüglich Gewinnvortrag per 1. Januar 1990 2'006'801
auf neue Rechnung vorzutragen
- Vortrag auf neue Rechnung **– 4'964'351**

Der Beitrag der Crossair zu der 700-Jahr-Feier der Schweizerischen Eidgenossenschaft: 1: Vorbereitungen für die Malerarbeiten. 2: Prominenz beim Taufakt: v. l. n. r. Renata Cotti, Moritz Suter mit Giacomo Fiscalini und Marco Solari. 3, 4, 5: Der Künstler und sein Werk: Giacomo Fiscalini und das Jubiläums-Flugzeug. 6: Des Künstlers Klassenkameraden.



Ausblick auf das Jahr 1991

Angesichts der anhaltend gespannten Situation im internationalen Luftverkehr müssen wir Ihnen auch für 1991 einen Verlust in Aussicht stellen; ein ausgeglichenes Budget wäre unter diesen Bedingungen unrealistisch, sind doch einige bedeutende Kostenfaktoren (Mitarbeiter, Flotte, Investitionen) kurzfristig nur in sehr engen Grenzen zu beeinflussen.

Dabei ist folgendes zu berücksichtigen:

1. Zuverlässige Prognosen sind derzeit ausserordentlich schwierig. Die Entwicklung des Dollarkurses und des Ölpreises, aber auch der Gang der Konjunktur insgesamt (80% unserer Fluggäste sind Geschäftsreisende!) sind praktisch nicht vorauszusehen. Die genannte Zahl ist deshalb nach oben wie nach unten als provisorisch zu betrachten.

2. Das Budget geht davon aus, dass wir weiterhin keinerlei Abstriche an der Qualität unseres Produktes vornehmen. Unsere Passagiere sollen nicht darunter leiden, dass es uns schlecht geht. Im Gegenteil: Gerade jetzt sind wir auf die Treue unserer Kunden angewiesen. Wir wollen ihnen mit jedem einzelnen Flug zeigen, dass wir diese Treue zu schätzen wissen. Ein auch nur geringfügiger Abbau in Sachen Sicherheit, Zuverlässigkeit, Komfort, Kundendienst, Verpflegung oder Freundlichkeit könnte alles zunichte machen und uns auch langfristig schweren Schaden zufügen.

3. Ähnliches gilt für unser Verhältnis zu den Mitarbeitern. Wir wollen allen Schwierigkeiten zum Trotz ein fairer Arbeitgeber bleiben.

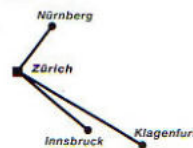
Die Crossair ist dafür bekannt, dass sie von ihren Angestellten viel fordert. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten diesen Einsatz tagtäglich und sind, wie sie mit dem Verzicht auf den vollen Teuerungsausgleich zur Jahreswende 1990/91 einmal mehr bewiesen haben, auch zu Opfern bereit. Diesen Einsatz wollen und müssen wir durch korrektes Verhalten unsererseits honorieren, weshalb wir uns zu den bereits im Rückblick auf 1990 erwähnten Lohnanpassungen entschlossen haben.

4. Das Jahr 1991 wird uns sehr viel Flexibilität auf allen Ebenen abverlangen. Sämtliche Ziele, nicht nur jene im finanziellen Bereich, sind deshalb als provisorisch zu betrachten. Wir haben eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche im Rahmen der oben erwähnten «Leitplanken» ständig nach zusätzlichen Möglichkeiten für Ertragssteigerungen und Kosteneinsparungen suchen wird. Bis jetzt hat die Geschäftsleitung auf Grund solcher Empfehlungen einen Investitionsstopp für alle nicht unbedingt notwendigen Anlagen sowie den Verzicht auf 14 tägliche Flüge mit marginaler Rendite und eine entsprechende Verlagerung der Produktion auf Strecken mit besserem Ertragspotential beschlossen. Die Strecken Bern-Düsseldorf und Genf-Köln/Bonn haben wir eingestellt.

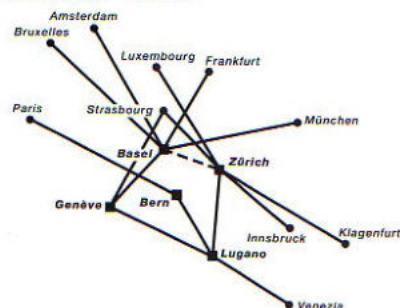
5. Ein wichtiges Ziel für 1991 ist die genauere relative Positionierung von Swissair und Crossair in der gemeinsamen Partnerschaft. Wir sind überzeugt, dass noch ein grosses Potential an Synergien vorhanden ist, die beiden Partnern beim Abbau von Fixkosten helfen könnten. Wie sich

Die Entwicklung des Crossair-Streckennetzes:

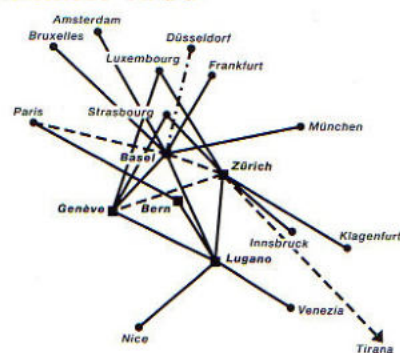
Sommer 1979



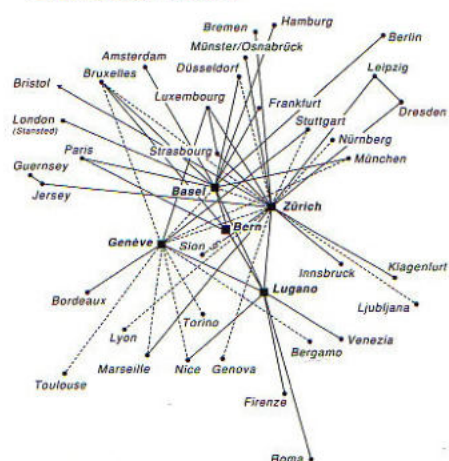
Sommer 1983



Sommer 1986



Sommer 1991



dies im einzelnen ausgestaltet wird, ist zur Zeit Gegenstand von laufenden internen Abklärungen.

Angesichts dieser Ungewissheiten, zu denen noch die heute nicht abzuschätzenden Auswirkungen des Golfkriegs kommen, wollen wir diesen Ausblick auf das Jahr 1991 auf die heute als sicher zu betrachtenden Elemente beschränken.

Fest steht, dass uns das Jahr 1991 keinen neuen Flugzeugtyp (mit dem entsprechenden Aufwand) bringen wird. Allerdings ist festzuhalten, dass uns immer noch langfristige Investitionen von rund 100 Millionen Franken bevorstehen. Dieser Posten wird erst ab 1992 weitgehend entfallen. Da wir 1992 zudem keinerlei Flottenerweiterungen planen, dürfte dannzumal wieder Aussicht auf einen positiven Geschäftsgang bestehen. So werden wir für «EG 92» gut gerüstet sein.

Als neue Destinationen beabsichtigen wir im Jahre 1991 ab Zürich Dresden und Leipzig in Deutschland anzufliegen. Wir glauben daran, dass diese Städte mittelfristig ein beträchtliches Verkehrspotential entwickeln werden. Des weiteren beabsichtigen wir, von Basel aus mit dem BAE 146-200 Jumbolino den Londoner Flughafen Stansted zu bedienen. Stansted, bisher in der Schweiz noch kaum bekannt, kennt praktisch keine Verspätungen und ist dank einer komfortablen Schnellbahnverbindung perfekt an die Londoner Innenstadt angebunden. Schliesslich ist Sion im Kanton Wallis zu erwähnen, von dem wir erwarten, dass wir es im Laufe dieses Jahres regelmässig (wenn auch nicht bei

Dunkelheit) werden anfliegen können. Verbesserte Verkehrsverbindungen mit Italien haben wir bereits in unserem Rückblick auf das Jahr 1990 erwähnt. Dazu kommt als neue Crossair-Linie jene zwischen Basel und Paris, für die wir einen BAE 146-300 mit 97 Passagierplätzen zu mieten gedenken. Die Strecke wurde von der Swissair, in deren Auftrag wir sie befliegen haben, aufgegeben; angesichts des Passagier Volumens von rund 500 000 Personen pro Jahr und der günstigen Konkurrenzsituation (einziger Konkurrent ist die französische Air Inter) sind wir überzeugt, sie mit Erfolg bedienen zu können. Ebenfalls von der Swissair übernehmen werden wir die Strecken Zürich-Marseille und Genf-Bordeaux. Ein weiteres Projekt betrifft die Linie Genf-Berlin.

Das Unternehmensziel für das Geschäftsjahr 1991 ist, das Budget mit vereinten Kräften zu verbessern. Ob uns das gelingen wird, wird in erster Linie von Ereignissen ausserhalb unseres Einflussbereiches abhängen. Im Rahmen unserer Möglichkeiten werden wir alles tun, um dieses Ziel zu erreichen. Eine strenge Beurteilung sämtlicher Neuanstellungen ist bereits eingeführt worden. Von der Swissair werden wir die Vollkostendeckung für die in ihrem Auftrag ausgeführten Flüge zu erreichen versuchen. Im Markt werden wir jede Chance nutzen.

Nur eines wollen wir nicht: in Panik verfallen und die Nerven verlieren. Die Crossair ist nach wie vor ein gesundes Unternehmen mit einem erstklassigen Produkt, einer treuen Kundschaft und einem hoch

motivierten Team von Mitarbeitern und treuen Aktionären. Diese wertvollen Ressourcen gilt es jetzt als Basis für eine wieder bessere Zukunft zu nutzen.

Wir wollen deshalb auch nicht jene Freude am Leben verlieren, welche die Crossair auszeichnet. Nachdem wir bereits auf Feiern zum Anlass der zehnjährigen Bedienung Luganos und auf ein Weihnachtsfest für unsere Mitarbeiter verzichtet haben, werden wir Anfang Juni die Fertigstellung unserer Neubauten auf dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg feiern. Wir planen eine «erweiterte» Aktionärs-Generalversammlung und tags darauf ein Personalfest. Die Kosten hierfür werden durch Sponsoren gedeckt.

Schliesslich haben wir uns entschlossen, auf eine ganz besondere Weise einen Beitrag zu den Festlichkeiten zur 700-Jahr-Feier der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu leisten: Im Rahmen eines Wettbewerbs unter den Primarschülern des Kantons Tessin wählten wir aus mehr als 500 Einsendungen den Entwurf des zehnjährigen Giacomo aus Brissago für die «Festbemalung» einer unserer Maschinen aus. Das Flugzeug fliegt seit Anfang Jahr auf unserem Streckennetz und wird bis Ende 1991 in ganz Europa verkünden, wie die Crossair sich selbst sieht und wie sie auch diese schwierige Phase zu meistern gedenkt: jugendlich, schwungvoll und mit ungebrochenem Zukunftsglauben.

Crossair, AG für europäischen Regionalflugverkehr

Basel	Bern	Genève	Lugano	Zürich	Freiburg i. Br.
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 01/814 05 51	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 21 65	Telefax 01/816 43 26	Telefax (0761) 331 66

