



Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1993

Verwaltungsrat

Dr. Alfred J. Wiederkehr, Zürich, Präsident*

Moritz Suter, Zürich, Vize-Präsident und Delegierter*

Erich Geitlinger, Hünibach/BE*

Fritz Maurhofer, Erlenbach/ZH*

Peter Nydegger, Zürich*

Paul Reutlinger, Begnins/VD*

Gianfranco Cotti, Locarno

Werner J. Fleischmann, Verona, N.J., USA (Austritt 4.5.1993)

Andreas Geissmann, Küsnacht/ZH

Claudio Generali, Gentilino/TI

Thomas Heberlein, Fällanden/ZH

François Lachat, Porrentruy/JU

Thierry Lombard, Conches/GE

Paul Nyffeler, Seltisberg/BL

Michael Pieper, Hergiswil/NW

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. 15)

Revisionsstelle

KPMG Fides Peat, Zürich



Aktionärsadresse	4
Jahreschronik	8
Geschäftsergebnis 1993	9
Produkt und Streckennetz	10
Betrieb	12
Mitarbeiter, Organisation	14
Organigramm	15
Beteiligungen	16
Ausblick auf das Jahr 1994	17
Finanzielle Berichterstattung:	
Erfolgsrechnung	20
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	21
Bilanz	26
Erläuterungen zur Bilanz	27
Anhang der Jahresrechnung 1993	30
Bericht der Revisionsstelle	32
Anträge an die Generalversammlung	32
5 Jahre im Überblick	33

Sehr geehrte Damen und Herren,

Die europäische Luftverkehrsbranche wird von konjunkturellen und strukturellen Veränderungen geprägt. Beide beeinflussen uns stark und engen unseren Handlungsspielraum teilweise massiv ein. Was die konjunkturelle Entwicklung betrifft, so gilt der Luftverkehr als Frühindikator. Die steigende Nachfrage in den meisten europäischen Märkten deutet darauf hin, dass die Wirtschaft die rezessive Talsohle durchschritten hat. Zum Jubeln besteht aber noch kein Grund, denn insbesondere auf den Hauptverkehrsverbindungen beklagen die Fluggesellschaften weiterhin Überkapazitäten, welche einen verstärkten Wettbewerb und eine Erosion der Tarife zur Folge haben. Wir befinden uns in einem typischen Käufermarkt, weshalb Fluggäste und Reisebüros immer mehr Discount-Tarife und höhere Kommissionszahlungen fordern.

Strukturell sehen sich die Luftverkehrsgesellschaften durch die europäische Liberalisierung herausgefordert, welche mit der Realisierung des Luftfahrt-Binnenmarktes am 1. Januar 1993 ihren vorläufigen Endausbau erreicht hat. Liberalisierte Märkte öffnen besonders jungen Unternehmungen, welche mit Kreativität und vergleichsweise tiefen Produktionskosten in den Wettbewerb einsteigen, neue Chancen. Auch das Kundenverhalten ist einem Wandel unterworfen. Die Ansprüche der Kun-



den sind gestiegen, und ihre Loyalität gegenüber den Fluggesellschaften nimmt ab; es sind dafür Anstrengungen nötig, die Kunden nicht nur zu gewinnen, sondern sie auch zu halten.

Angesichts dieser Ausgangslage sind die Luftverkehrsgesellschaften einerseits zu strenger Kostenkontrolle, andererseits zu einem innovativen und flexiblen Marketing gezwungen, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten.

Mit Genugtuung dürfen wir feststellen, dass es der Crossair trotz schwierigem Umfeld gelungen ist, das Jahr 1993 mit einem Gewinn von 24,1 Mio. Franken, dem höchsten ihrer Geschichte, abzuschließen. Da-

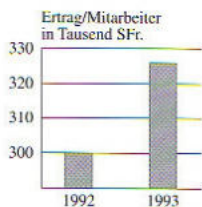
für sind hauptsächlich die folgenden vier Faktoren massgebend:

1. Wir profitierten von einer erfreulichen Verkehrsentwicklung, was sich in einer erhöhten Sitzplatzauslastung auswirkte.
2. Gegenüber der Konkurrenz konnten wir unsere Marktstellung ausbauen.
3. Dank unserer offensiven Nischenpolitik erlitten wir im Gegensatz zu vielen anderen Fluggesellschaften keinen wesentlichen Einbruch bei den Durchschnittserträgen. Auch in einem von zahlreichen Tarifkriegen gekennzeichneten Klima verfolgten wir eine klare und faire Preispolitik. Unser Ziel war und ist es, das Produkt so attraktiv

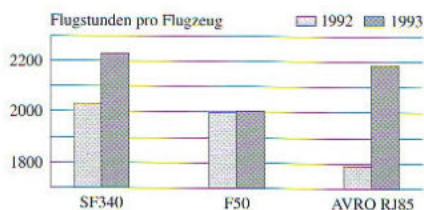


wie möglich auf dem Markt anzubieten. Lockvogelübungen und andere ruinöse Praktiken, wie sie leider von einigen Gross-Airlines immer wieder in Form von Sonderaktionen angepriesen werden, können und wollen wir uns nicht leisten.

4. Das im Sommer 1991 eingeleitete Ergebnisverbesserungsprogramm «Esperanza» hat mit eindrücklichen Resultaten wesentlich zum Jahreserfolg beigetragen. 1993 haben wir das gesteckte Ziel einer jährlich wiederkehrenden Ergebnisverbesserung von 20 Mio. Franken erreicht. Auf der «defensiven» Seite erreichten wir im Personal- und Fixkostenbereich eine Konsolidierung. Den grössten Effekt in Richtung Effizienzsteigerung erzielten jedoch Mass-



nahmen im «offensiven» Bereich, welche die Ertragskraft deutlich verbesserten. Besonders ins Gewicht fiel dabei die Optimierung und der Ausbau des Flugprogrammes. In diesem Bereich hat uns das Entgegenkommen der Swissair geholfen; im Rahmen einer verstärkten Zusammenarbeit erhielten wir die Möglichkeit, im Auftrag der Swissair verschiedene zusätzliche Flüge ab Zürich, Basel und Genf auszuführen. «Esperanza» wird auch in Zukunft ein fester Bestandteil unserer Unternehmensphilosophie bleiben.



Die Flotte erfuhr nur geringe Veränderungen: Drei BAe 146-200 Jumbolino wurden durch vier neue AVRO RJ85 Jumbolino (mit gleicher Kapazität) abgelöst, was problemlos vonstatten ging. Leider lässt sich das bezüglich eines anderen Flugzeugtyps nicht sagen: Die als Meilenstein in der Geschichte der Crossair geplante Einführung des 50plätzigen Jetprop Saab 2000 Concordino musste wegen eines in extremen Fluglagen auftretenden Stabilitätsproblems verschoben werden. Das Flugzeug erfüllt deshalb die strengen Sicherheitsanforderungen der europäischen Zertifizie-



Das Basler Ballett auf Besuch bei der Crossair.

Linke Seite: Frontansicht des neuen Saab 2000 Concordino. Deutlich erkennbar sind die charakteristischen Sechsstabpropeller.

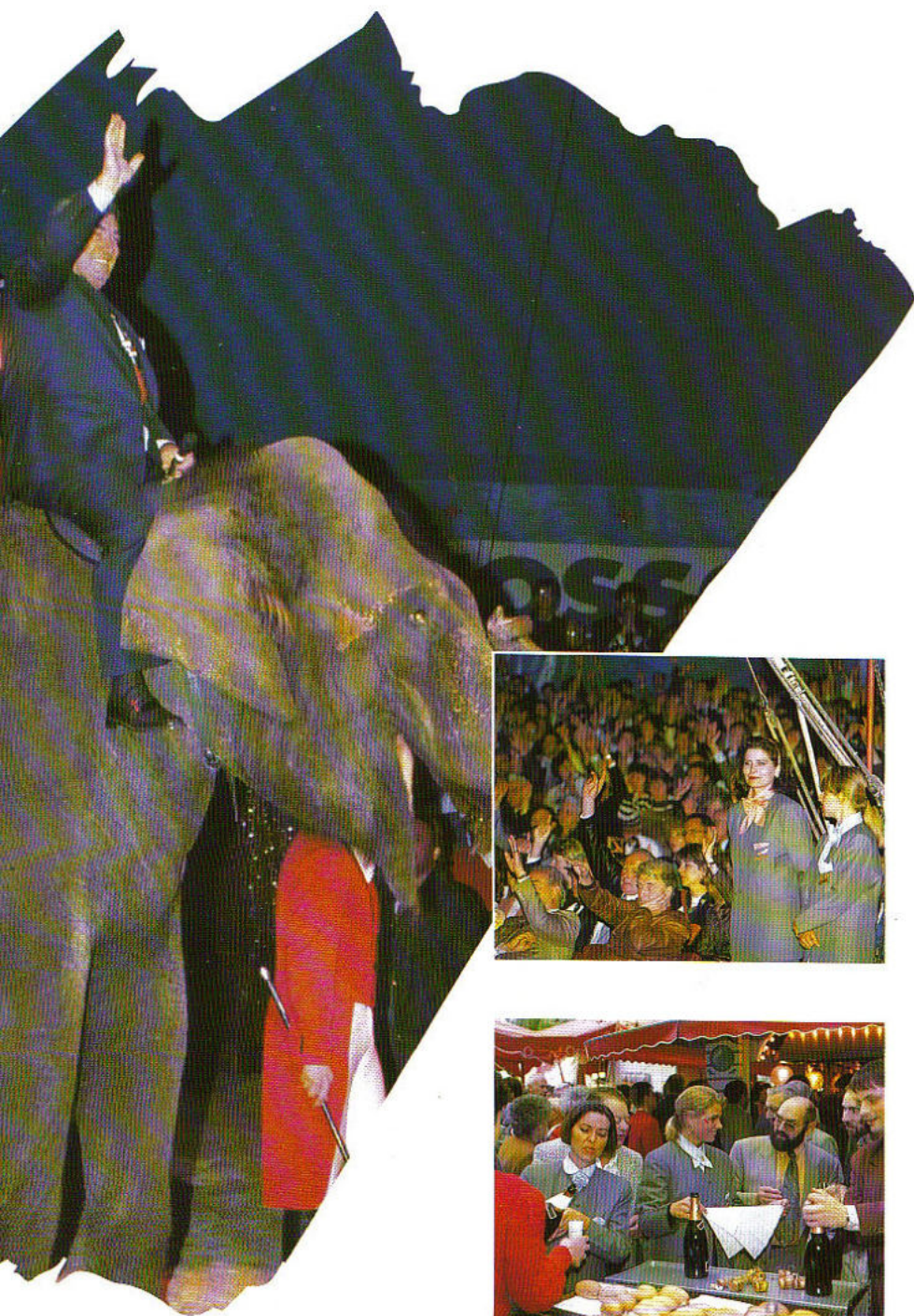
rungsbehörden noch nicht und muss einigen Modifikationen sowie als Konsequenz daraus neuen Flugversuchen unterworfen werden. Heute gehen wir davon aus, dass wir den Saab 2000 Concordino (von welchem wir 20 Stück fest bestellt und für weitere 25 Optionen gezeichnet haben) spätestens ab Frühjahr 1995 im Linienverkehr einsetzen werden. Mit der Herstellerfirma Saab stehen wir in Verhandlung über eine angemessene Kompensation des entstandenen Schadens.

Der Saab 2000 Concordino ist bezüglich Komfort (Reichweite, Geschwindigkeit und Kabinenlärm) mit modernen Düsenflugzeugen vergleichbar. Die Betriebskosten liegen dank des Jetprop-Antriebes jedoch deutlich tiefer. Primäres Einsatzgebiet des neuen Flugzeuges werden vor allem die längeren Strecken in unserem Netz sein. Um den Kunden das mühsame Umsteigen auf Grossflughäfen («Hubs») zu ersparen, beabsichtigen wir, unser Angebot an Direktverbindungen weiter auszubauen. Beispiele sind die Strecken von Basel nach Rom, Madrid und Kopenhagen, von Lugano nach Paris oder von Bern nach London. Zudem werden wir mit dem Saab 2000 Concordino verschiedene Destinationen mit kleinerem Verkehrsvolumen an das Streckennetz der Swissair anbinden, etwa durch Direktflüge zwischen Zürich und Krakau, Riga und Palermo oder zwischen Genf und Sevilla, Gibraltar und Birmingham.

Nach dem Scheitern des EWR-Beitritts der Schweiz basieren die internationalen Streckenkonzessionen der Crossair weiterhin auf bilateralen Verträgen; die Konkurrenz aus dem Europäischen Wirtschaftsraum ist hier eindeutig im Vorteil, da sie innerhalb des EWR ungehinderten Zugang zu sämtlichen Destinationen geniess. Die bestehenden Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und den EWR-Staaten sind jedoch liberal, so dass wir trotz der ungünstigen Voraussetzungen in der Praxis kaum behindert sind und einen weitgehend freien Marktzugang geniessen. Ausgenommen hiervon sind die Mittelmeerstaaten; die luftverkehrsrechtlichen Konflikte zwischen der Schweiz und Italien haben inzwischen bereits einen traditionellen Charakter angenommen.

Rundum erfreulich sind die Auswirkungen des guten Jahresergebnisses: Es gestattet die vollständige Tilgung des Verlustvortrags von 15,3 Mio. Franken. Wir sind





glücklich darüber, dass der Verwaltungsrat nach drei Jahren des Verzichts der Generalversammlung erstmals wieder die Ausschüttung einer Dividende vorschlagen kann. Wir danken Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, für die Loyalität, die Unterstützung und das Vertrauen, welches Sie der Crossair auch in den zurückliegenden schwierigen Jahren entgegengebracht haben.

Basel, 21. April 1994

Im Namen des Verwaltungsrates

Der Präsident:

Dr. Alfred J. Wiederkehr

Der Delegierte:

Moritz Suter



Impressionen von der Generalversammlung im Zelt des Circus Knie in Zürich.

Januar:

- Auszeichnung zur «besten Regionalfluggesellschaft des Jahres» durch das britische Tourismusmagazin «Executive Travel».

März:

- Übergang der Crossair-Strecken Zürich–Klagenfurt, Zürich–Marseille, Zürich–Strassburg, Zürich–Luxemburg und Genf–Bordeaux in die kommerzielle Verantwortung der Swissair.
- Einführung des Rauchverbots auf allen Flugzeugen der Typen Saab 340 Cityliner und Fokker 50.

April:

- Bilanzpressekonferenz mit 140 Journalisten und Gästen.
- Ablieferung des ersten AVRO RJ85 Jumbolino.
- Neuniformierung der Hostessen und Piloten.
- Einführung des neuen Firmensignets.
- Präsentation des neuen Catering-Konzeptes.

Mai:

- Generalversammlung im Zelt des Circus Knie in Zürich mit 1703 Aktionären.
- Ablieferung des zweiten AVRO RJ85 Jumbolino.

Juni:

- Ablieferung des dritten AVRO RJ85 Jumbolino.

Juli:

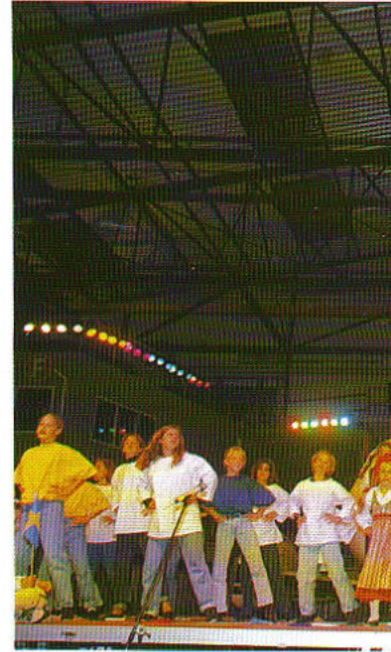
- Ablieferung des vierten AVRO RJ85 Jumbolino.
- Verkauf von vier Saab 340A Cityliner an Air Nelson, Neuseeland.

September:

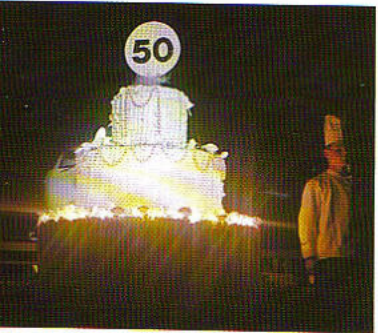
- Bekanntgabe der verspäteten Ablieferung des Saab 2000 Concordino.

Dezember:

- Erhöhung der Swissair-Beteiligung an der Crossair von 49,4% auf 56,1% des Aktienkapitals und von 52,6% auf 59,8% der Stimmrechte durch die Übernahme eines Pakets von Vorratsaktien.
- Bezug des neuen Triebwerk-Unterhaltungszentrums auf dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg.
- Übergabe einer Spende von 150 000 Franken an die Unwettergeschädigten der Kantone Tessin und Wallis; die Summe ist das Ergebnis einer von der Crossair initiierten Sammelaktion bei Aktionären, Fluggästen und Mitarbeitern.



Stimmung im Hangar: Das traditionelle Personalfest 1993 mit dem 50. Geburtstag von Moritz Suter zusammengefasst.



Mit dem erzielten Unternehmensergebnis von 24,1 Mio. Franken wurden unsere Erwartungen weit übertroffen.

Die ordentlichen Erträge konnten aufgrund der verbesserten Produktivität um 15% auf 373,9 Mio. Franken gesteigert werden. Erfreulich entwickelte sich vor allem unser Kerngeschäft, der Flugbetrieb. Damit gelang uns nach mehreren Jahren des Verlusts wieder der Schritt in die Gewinnzone. Mit 76 408 Flügen (+13%) transportierte die Crossair im Jahre 1993 1,74 Mio. Passagiere (+22%). Dadurch stieg die durchschnittliche Sitzplatzbelegung von 51% auf 53%. Das Chartersvolumen erlitt im Vergleich zum Vorjahr eine Einbusse, da die Flotte auch am Wochenende vermehrt im Linienverkehr eingesetzt wurde. Trotzdem hat der Charterverkehr wesentlich zum positiven Abschluss des Flugbetriebes beigetragen.

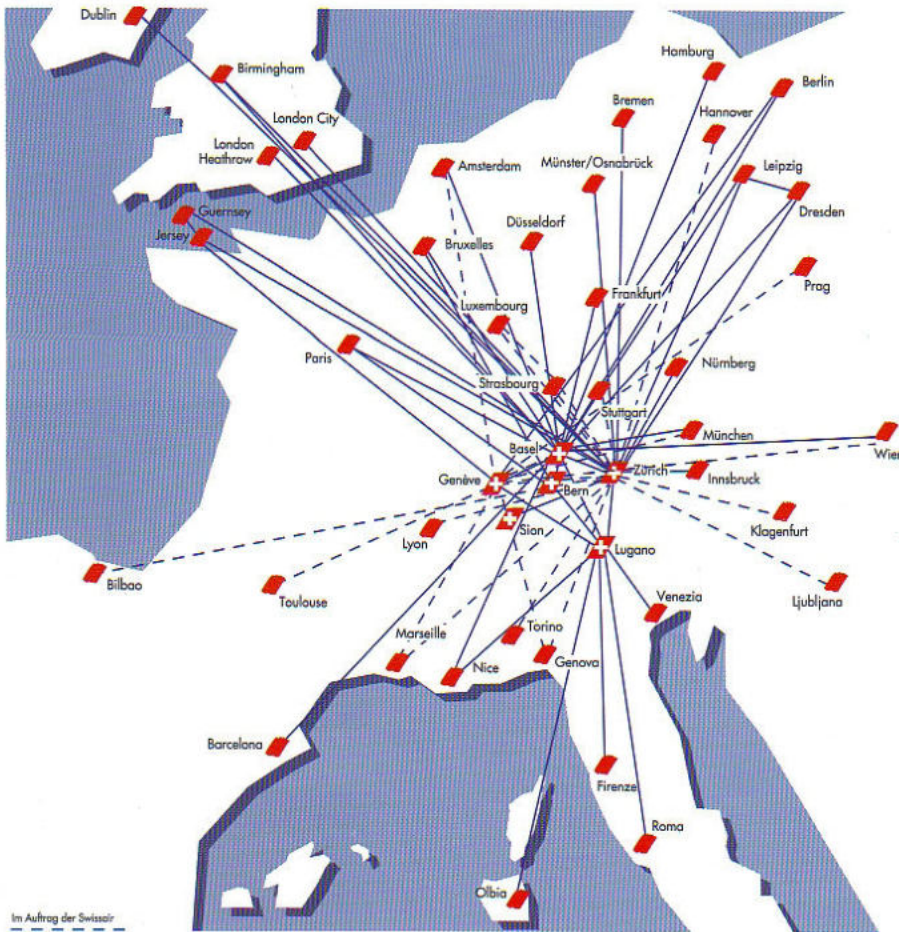
Im Bereich der Drittleistungen konnten wir unser Resultat ebenfalls weiter verbessern. Die Fremdwartung (mit einem Ertragswachstum von 19%) profitierte hauptsächlich vom höheren Auftragsvolumen infolge Flottenerweiterung unserer Kunden.

Im Vergleich zu den Erträgen nahm der ordentliche Aufwand dank konsequenter Kostenkontrolle nur um 9% auf 313 Mio. Franken zu. Besonders günstig entwickelten sich die Finanzkosten, welche von den sinkenden Schweizerfranken-Zinssätzen profitierten.



Prominente Gäste: Während einer Vortragstour durch Westeuropa benutzen der ehemalige sowjetische Präsident Michail Gorbatschow und seine Gattin Raissa zweimal ein Sonderflugzeug der Crossair.

Produkt und Streckennetz



Ende 1993 umfasste das von Crossair operierte Streckennetz 40 Destinationen in 11 Ländern Europas.

Neu aufgenommen wurden im Auftrag der Swissair die Zielorte Berlin, Bilbao und Prag (alle ab Genf) sowie die zuvor vorübergehend eingestellte Strecke von Zürich nach Ljubljana. Eingestellt wurde die zuletzt ebenfalls im Auftrag der Swissair geflogene Verbindung von Genf nach Bordeaux.

Das in Eigenregie betriebene Streckennetz wurde weiter ausgebaut. Insbesondere er-

höhten wir die Frequenzen von Basel nach Barcelona, Wien und Amsterdam sowie von Zürich nach Nürnberg, Leipzig und Dresden, welche bisher von Zürich aus im Dreieck bedient wurden, sind jetzt Bestimmungsorte getrennter Kurse.

Zufrieden sind wir mit der Entwicklung der Strecke Zürich – London City, die im Frühjahr 1992 aufgenommen wurde. Die Auslastung pro Flug stieg im Durchschnitt von 38% (1992) auf 47%; in den letzten vier Monaten des Berichtsjahres lag sie sogar deutlich über 50%. Diese Verbindung wird

wegen der angenehmen Flughafen-Infrastruktur und der zentralen Lage des London City Airport von immer mehr Geschäftsreisenden entdeckt. Seit dem Frühjahr 1993 ist ausserdem eine neue Express-Strasse geöffnet, über die der Flughafen vom Bankendistrikt aus in nur 15 Minuten erreicht werden kann.

Problematisch blieb, wie bereits erwähnt, unsere Beziehung zu Italien. Die in Zusammenarbeit mit der Swissair geplante Linie von Zürich nach Bologna konnte nicht realisiert werden, und je eine zusätzliche Frequenz von Lugano nach Venedig und Rom wurde vom italienischen Luftamt abgelehnt. Erst ein umfassendes Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union wird unsere Probleme mit Italien dauerhaft lösen. Bis es so weit ist, werden wir uns weiterhin bemühen, mit den italienischen Behörden von Fall zu Fall eine Lösung zu finden.

Sehr wertvoll und ergebniswirksam ist die intensiviertere Zusammenarbeit zwischen Crossair und Swissair, und zwar für beide Partner. Sie wurde deshalb auch im Berichtsjahr zügig ausgebaut. Um einigen Swissair-Anschlussverbindungen in den Reservationssystemen eine bessere Präsenz und Priorität zu verleihen, wurden ab Sommerflugplan 1993 die Flüge von Zürich nach Klagenfurt, Luxemburg, Marseille und Strassburg sowie von Genf nach Bordeaux auf die Swissair übertragen. Sie



werden jedoch weiterhin mit Crossair-Flugzeugen und -Besatzungen betrieben.

Engpässe in der Verfügbarkeit von Flugzeugen und Besatzungen hatten zur Folge, dass der Charterverkehr das hohe Vorjahresvolumen nicht mehr erreichen konnte. Als ideale Ergänzung zum Linienverkehr leistet er an den Wochenenden jedoch nach wie vor einen wichtigen Beitrag zur besseren Nutzung unserer Ressourcen.

Mehr Qualität und Individualität, weniger Einheitsbrei und Abfall; das sind die wichtigsten Stichworte zu unserem innovativen Verpflegungskonzept, mit welchem wir seit 1993 neue Maßstäbe setzen. Die traditionellen, auf Plastiktablets servierten

Mahlzeiten wurden durch einen individuellen Service ersetzt, wobei jeder Passagier aus einem Angebot von mindestens zwei Varianten seine Wahl trifft. Besonderen Wert legen wir auf die hohe Qualität der angebotenen Speisen und Getränke. Als absoluter Publikumsrenner hat sich der

frischgepresste Orangensaft entpuppt, welchen wir exklusiv auf all unseren Flügen anbieten. Natürlich genießen unsere Passagiere weiterhin das Privileg, mit Silberbesteck von Porzellan zu essen und aus Kristallglas zu trinken.

Flotte

Stand 31.12.1993	Sitze	Bilanziert	Langfristig von Crossair geleast	Langfristig an Dritte verleast	Total durch Crossair operiert	Altersdurchschnitt in Jahren
Saab 340A Cityliner	33	10	-	3	7	7,2
Saab 340B Cityliner	33	11	4	-	15	3,6
Fokker 50	46	5	-	-	5	3,1
AVRO RJ85 Jumbolino	82	4	-	-	4	0,6
BAe 146-300 Jumbolino	92	-	1	-	1	2,3
Total		30	5	3	32	4,2

Mit der Einführung eines neuen Bordverpflegungskonzeptes beschritt die Crossair Neuland. Der Passagier wird persönlich und individuell nach seinen Wünschen bedient und kann erstklassige Frischprodukte «à discrétion» auswählen.

Das neue Konzept stellt wegen des völlig neuartigen Serviceablaufs hohe Anforderungen an unsere Hostessen und war für diese speziell in der Umstellungsphase eine grosse Herausforderung. In Würdigung aller Umstände sind wir mit dem Ergebnis der Neuerung sehr zufrieden. Interessant ist auch die Erfahrung, dass unsere Passagiere seit der Einführung des neuen Catering-Konzeptes ein Drittel mehr essen, der Rückfluss an Esswaren sich hingegen um zwei Drittel verringert hat. Ein Team von Cateringspezialisten und Hostessen arbeitet laufend daran, das neue Produkt weiter zu verbessern und die noch verbliebenen Kinderkrankheiten auszumerzen. Natürlich sind wir all jenen Passagieren dankbar, die uns dabei mit positiver Kritik unterstützen.

Doch auch für das Auge haben wir etwas getan: Seit Sommer 1993 präsentieren sich unsere Hostessen, Pilotinnen und Piloten in neuen, zeitgemässen und jugendlich-eleganten Uniformen. Gleichzeitig führten wir das neue Firmensignet ein, welches einerseits Eigenständigkeit und unsere Verbundenheit mit Europa symbolisiert, andererseits die Nähe zur Muttergesellschaft Swissair zum Ausdruck bringt.

Seit ihrer Gründung im Jahre 1975 hat die Crossair keinen Flugunfall zu verzeichnen. Abgesehen von einem Zwischenfall in Bern, wo ein Saab 340 Cityliner infolge stürmischer Windböen von der Piste abkam (dabei entstand glücklicherweise nur geringfügiger Sachschaden, und niemand wurde verletzt), konnte der Flugbetrieb auch 1993 problemlos abgewickelt werden.

Die grösste Herausforderung für unseren Betrieb war die Ablieferung der vier neuen AVRO RJ85 Jumbolino. Dank grossem Einsatz unserer Piloten und Techniker konnte der neue Typ jedoch ohne nennenswerte Probleme in die Flotte eingegliedert werden. Die neuen Flugzeuge sehen zwar äusserlich gleich aus wie die BAe 146 Jumbolino, welche sie zu ersetzen hatten, haben aber umweltfreundlichere Triebwerke und ein weitgehend neues Cockpit. Als erste Crossair-Flugzeuge sind diese Maschinen mit einem Allwetterlandesystem der sogenannten Kategorie IIIa ausgestattet, welches Landungen praktisch ohne Sicht ermöglicht.



An den Internationalen Belpmoos-Tagen auf dem Berner Flugplatz konnten die Zuschauer den Saab 340 Cityliner und den Saab 2000 Concordino erstmals gleichzeitig besichtigen.





Mitarbeiter, Organisation



Impressionen von den Crêpe-Aktionen. Im Rahmen der Länderkampagne «Wir kennen Europa» fanden diverse Veranstaltungen in verschiedenen Städten der Schweiz statt.

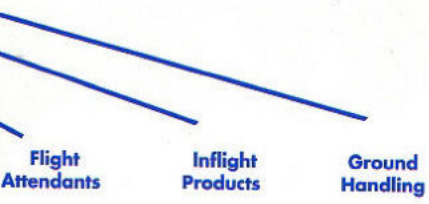
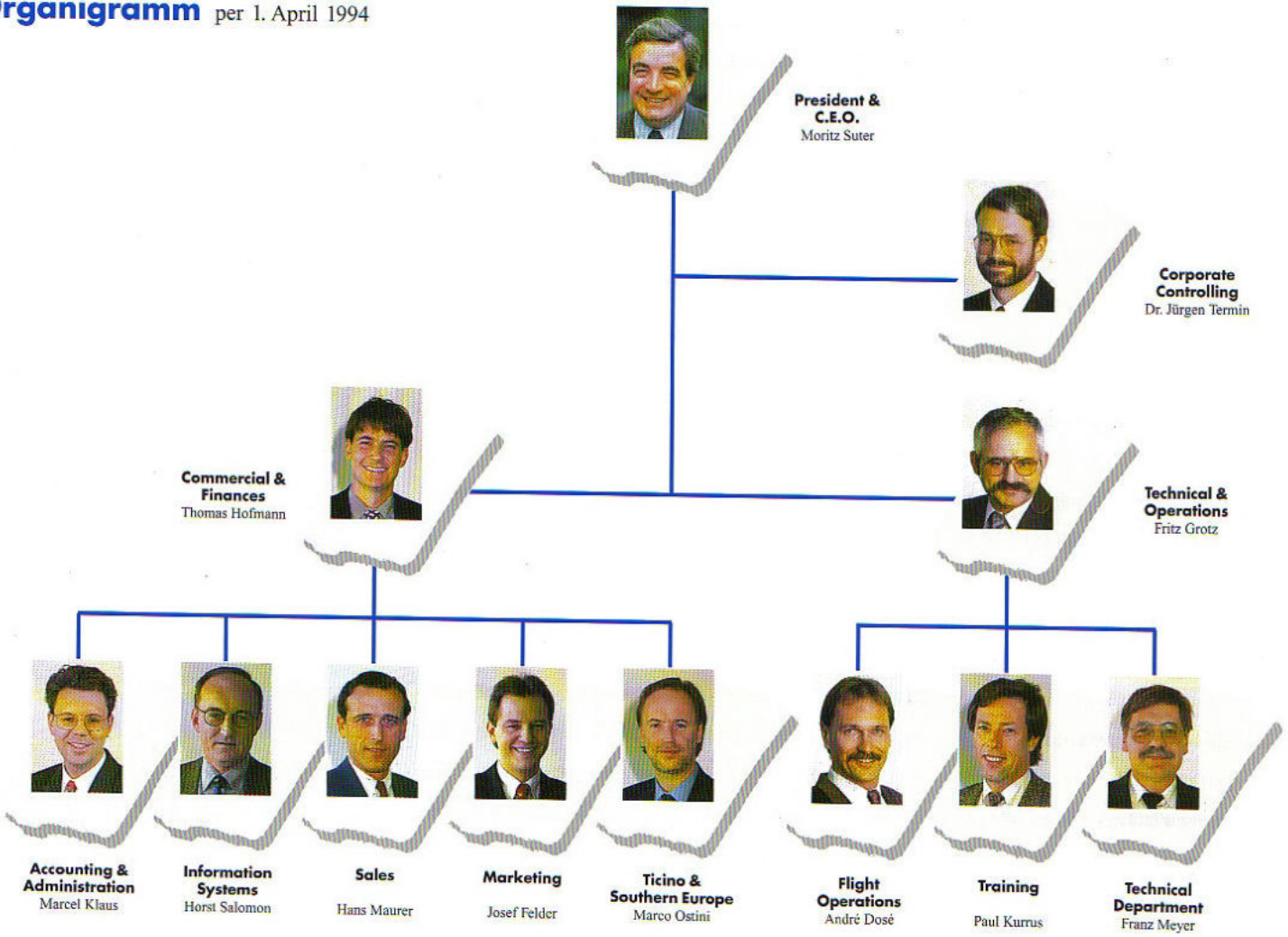
Im Hinblick auf die für das Berichtsjahr geplante Auslieferung des Saab 2000 Concorde haben wir auf dem Gelände des EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg in Kooperation mit dem amerikanischen Triebwerkhersteller Allison ein neues, rund 1600 Quadratmeter grosses Triebwerk-Unterhaltszentrum erstellt und im Dezember bezogen. Es enthält sämtliche Einrichtungen, welche für den Unterhalt der bei den Flugzeugtypen Saab 340 Cityliner, Saab 2000 Concorde und AVRO RJ85 Jumbolino verwendeten Triebwerke erforderlich sind. Neben dem Unterhaltszentrum errichteten wir zudem einen separaten Triebwerkprüfstand. In dem tunnelförmigen Gebäude von 45 Metern Länge können sowohl Düsen- als auch Turbo-prop-Triebwerke – letztere mit aufgesetztem Propeller – in einbaufertigem Zustand getestet werden. Der dabei entstehende Lärm wird durch ausgeklügelte Schalldämpfer so weit reduziert, dass die strengen Normen der französischen Umweltschutzgesetze wie auch die der schweizerischen Lärmschutzverordnung beträchtlich unterboten werden. Mit dem Bau dieses Triebwerkprüfstands konnten wir einem langjährigen Wunsch der Bevölkerung, der Lärmschutzorganisationen und des EuroAirports Basel Mulhouse Freiburg entsprechen.

Die Crossair beschäftigte Ende 1993 1302 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das sind 10% oder 115 mehr als im Vorjahr. Die Erhöhung entfiel mehrheitlich auf die produktiven Bereiche Technik und Operationen.

Der überdurchschnittliche Einsatz und die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben wesentlich dazu beigetragen, das Crossair-Boot wieder auf Kurs zu bringen. Nachdem 1993, abgesehen von den vertraglich zugesicherten Lohnsprüngen, weder eine Lohnerhöhung noch ein Teuerungsausgleich gewährt wurden, beschloss der Verwaltungsrat, das Personal an dem 1993 erarbeiteten Erfolg angemessen zu beteiligen und ihm per Ende Jahr eine Gewinnbeteiligung auszuschütten. Diese Lohnpolitik, welche statt garantierter, langfristiger Automatismen eine vermehrte Beteiligung der Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen am Unternehmenserfolg vorsieht, soll auch in Zukunft weitergeführt werden. Danach wird für 1994 wiederum kein Teuerungsausgleich gewährt.



Organigramm per 1. April 1994



Um den veränderten Marktbedingungen Rechnung zu tragen, wurde im April die Organisation verstärkt und eine neue, schlagkräftige Abteilung Marketing geschaffen. Die Reorganisation verfolgte in erster Linie das Ziel, alle direkt für die Gestaltung des Produktes relevanten Bereiche unter einheitlicher Führung und Verantwortung zusammenzufassen. So war es

auch sinnvoll, die Hostessen, welche täglich in direktem Kontakt mit unseren Passagieren stehen, in diese Abteilung zu integrieren.

Beteiligungen

Für die im französischen Sektor des Euro-Airport Basel Mulhouse Freiburg beheimatete Alsavia, an welcher die Crossair mit 33% beteiligt war, konnte leider keine Lösung gefunden werden, welche das Überleben des Unternehmens gesichert hätte. Nach etwas mehr als drei Jahren Betriebszeit zeigte es sich, dass die divergenten Interessen des Aktionariats – neben der Crossair umfasste es die Air France sowie die TAT (eine Tochtergesellschaft der British Airways) – und das widrige ökonomische Umfeld dem Erfolg des Unternehmens im Wege standen. Die Alsavia stellte deshalb den Betrieb per 31. Juli 1993 ein. Für die Crossair hatte die Liquidation 1993 keine finanziellen Auswirkungen, da die Beteiligung bereits im Vorjahr vollständig abgeschrieben worden war.

Unsere wichtigste Beteiligung ist die Business Air in Aberdeen (Schottland). Sie besitzt eine Lizenz der Europäischen Union, welche es ihr gestattet, innerhalb des EWR-Raumes frei zu operieren. Anlässlich einer Kapitalerhöhung bauten wir unseren Anteil an der Gesellschaft von 31,9% auf 39,1% aus. Die Business Air vollzog 1993 einen massgeblichen Entwicklungsschritt hin zu einer national und international tätigen Regionalfluggesellschaft. Mit einer auf fünf Saab 340 Cityliner (drei von der Crossair geleast) erweiterten Flotte, wurde in Ergänzung zu den lukrativen Nachtpostflügen ein Netz von Linienflügen aufgebaut. Anfang September er-

öffnete die Gesellschaft mit dem «Bank Express», einer Verbindung zwischen Frankfurt und London City, zudem ihre erste Jet-Operation (BAe 146 Jumbolino mit Crossair-Standard). Die Business Air schloss ihr Geschäftsjahr 1992/93 per 31. März 1993 mit einem ausgeglichenen Ergebnis ab; das Jahr 1993/94 dürfte jedoch angesichts der nach wie vor laufenden Aufbauinvestitionen und der harten Konkurrenz schwierig werden.

Die in der Flugzeugfinanzierung tätige AFS war aufgrund der immer noch schlechten Marktlage in diesem Geschäft auch im Jahre 1993 inaktiv. Die Crossair Catering AG, an welcher die Crossair zu 25% und die Swissair-Tochtergesellschaft Gate Gourmet zu 75% beteiligt sind, hat sehr erfolgreich gearbeitet und das Geschäftsjahr mit einem substantiellen Gewinn abgeschlossen. Die Berner Flug- und Flugplatzgesellschaft Alpar (20% Crossair Beteiligung) sowie die zu 100% in unserem Besitz stehenden Gesellschaften CPS und Luganair weisen 1993 ebenfalls kleine Gewinne aus.





Die Karikaturisten der wichtigsten französischen Tageszeitungen auf Besuch bei der Crossair.

Der 1993 erzielte Unternehmenserfolg hatte wegen der hohen, einmaligen Finanzerträge eine ausserordentliche Dimension und kann 1994 trotz fortgesetzter Bemühungen in gleichem Umfang nicht wieder erwartet werden. Wir bewegen uns weiterhin in einem schwierigen und sehr volatilen Umfeld, und Prognosen für die kommenden Jahre sind dementsprechend nur mit Vorbehalten möglich.

Das für 1994 gesteckte Ziel von 20 Mio. Franken Gewinn ist ambitiös. Trotzdem betrachten wir es als realisierbar, da wir der Überzeugung sind, dass das dafür notwendige Marktpotential vorhanden ist. Im Rahmen der Weiterführung des Ergebnisverbesserungsprogramms «Esperanza» legen wir unser Hauptgewicht im kommenden Jahr auf eine weitere Verbesserung der Gewinnsituation im Flugbetrieb. Im Durchschnitt wollen wir die pro Flugzeug geflogene Stundenzahl noch einmal um 2% steigern. Insgesamt rechnen wir damit, auf ca. 81 000 Flügen (+6%) rund 1,9 Mio. Passagiere (+10%) zu befördern.

Durch die bereits erwähnte Lieferverzögerung der neuen Saab 2000 Concordino können die vorgesehenen Umstellungen im Streckennetz teilweise erst 1995 vorgenommen werden. Als Folge davon werden wir die fünf Fokker 50, die wir jederzeit zu einem vertraglich fixierten Preis an den Hersteller zurückgeben können, voraussichtlich ein Jahr länger als geplant einsetzen.

Die teilweise Ablösung des Saab 340 Cityliner durch den Saab 2000 Concordino wird ebenfalls aufgeschoben.

Um die wichtigsten, für den Saab 2000 Concordino vorgesehenen neuen Strecken dennoch eröffnen zu können, werden wir ab Sommerflugprogramm 1994 von British Aerospace als Übergangslösung einen zusätzlichen BAe 146-300 Jumbolino einmieten.

Mit diesem Flugzeug werden wir in erster Linie eine neue Verbindung von Basel nach Birmingham (am frühen Morgen hin und am Abend wieder zurück) aufnehmen. Dazwischen wird die Maschine am Morgen von Birmingham aus nach Zürich weiterfliegen – und nach einem Flug Zürich–Dublin–Zürich mit Anschlussfluggästen aus dem Swissair-Streckennetz wieder nach Birmingham zurückkehren. Die Verbindung Zürich–Birmingham werden wir von der Swissair übernehmen.

Birmingham, im Zentrum der British Midlands gelegen, hat sich in den letzten Jahren zu einem bedeutenden Zentrum für Industrie, Finanz und Dienstleistung entwickelt. Entsprechend gross waren die Kundenwünsche nach einer direkten Verbindung von Basel aus.

Mit dem täglichen Nachmittagsflug zwischen Zürich und der irischen Hauptstadt Dublin wollen wir nicht nur die Bedürfnis-



se der Geschäftsreisenden abdecken, sondern auch jene des Tourismus. Mit seinen exklusiven Freizeitmöglichkeiten wie Reiten, Golf, Fischen und Wandern erfreut sich Irland zunehmender Beliebtheit als Feriendestination.

Beim Saab 340 Cityliner Streckennetz werden wir die Verbindung Genf-Berlin – bis heute im Auftrage der Swissair geflogen – in die eigene kommerzielle Verantwortung übernehmen. Ab Basel ist ein vierter täglicher Flug nach Paris geplant, mit welchem wir der Nachfrage nach mehr Frequenzen in diesem Markt entsprechen. Die Mittagsverbindung zwischen Lugano und München haben wir wegen der unbefriedigenden Auslastung am 11. Januar 1994 vorläufig eingestellt. Im Moment suchen wir nach Möglichkeiten, diesen Flug an den Tagesrand zu verlegen, um dem zweifellos vorhandenen Marktpotential besser zu entsprechen.

Die Unternehmensstrategie der Crossair für die kommenden Jahre kann nicht losgelöst von jener der Swissair-Gruppe betrachtet werden. Nachdem das Fusionsprojekt Alcazar (es sah einen Zusammenschluss von Swissair, AUA, KLM und SAS vor) nicht realisiert werden kann, wird bei der Swissair intensiv an alternativen Szenarien mit verschiedenen externen Partnern gearbeitet. Die Crossair ist gegenüber strukturellen Veränderungen, welche zu einer besseren Ausschöpfung des Swissair-

Gruppenpotentials führen, offen und positiv eingestellt.

Die aus unserer Sicht wichtigsten strategischen Erfolgspositionen der Crossair in der Swissair-Gruppe sind die folgenden:

- ein im Markt anerkannt gutes und eigenständiges Produkt;
- eine konkurrenzfähige Kostenstruktur;
- eine überdurchschnittlich motivierte Belegschaft, die sich stark mit der Unternehmung identifiziert;
- eine positiv gelebte Unternehmenskultur, welche Innovation, Kreativität, Flexibilität und nicht zuletzt eine gewisse Marktgressivität fördert;
- kurze Entscheidungswege und die Fähigkeit, Entscheide zügig und konsequent umzusetzen;
- Standortvorteil des Hauptsitzes am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg mit vergleichsweise tiefen Kosten in bezug auf Infrastruktur und Arbeitsmarkt;
- eine gesunde Bilanzstruktur.

Wir fühlen uns im Hinblick auf die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Swissair-Gruppe bestens gerüstet, eine offensive, zukunftsgerichtete Konzernstrategie mit allen uns zur Verfügung stehenden Kräften zu unterstützen und mitzutragen.

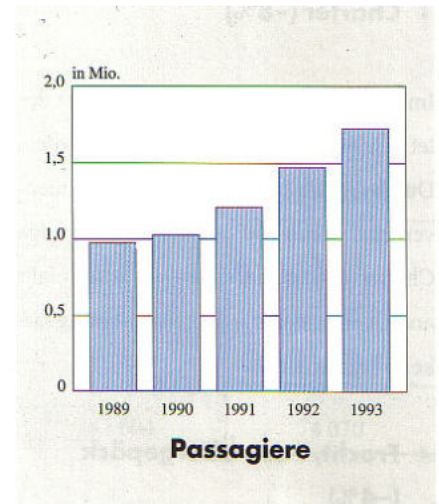


Erfolgsrechnung 1993

	Erläuterungen	1993 in SFr. 1000	1992 in SFr. 1000	Veränderung
Flugbetriebserträge				
Passagen	1	287 686	244 439	18%
Charter	2	18 801	20 458	- 8%
Fracht, Post, Übergepäck	3	2 312	2 417	- 4%
Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe	4	26 078	21 992	19%
Übrige Erträge	5	29 130	33 181	-12%
Finanzerträge	6	9 855	2 436	-
Total Ertrag		373 862	324 923	15%
Personalaufwand	7	87 604	74 070	18%
Techn. Material- und Überholungsaufwand	8	43 556	42 469	3%
Treibstoff	9	23 033	18 857	22%
Miete und Leasing für Flugzeuge	10	10 523	10 461	1%
Bodenorganisations- Fremdaufwand	11	57 490	55 319	4%
Passagieraufwand	12	34 116	30 949	10%
Provisionen	13	18 227	15 731	16%
Versicherungen	14	1 472	1 535	- 4%
Liegenschaftsaufwand	15	3 781	3 436	10%
Betriebs-, Verwaltungs- und Werbeaufwand	16	19 883	18 551	7%
Finanzaufwand	17	12 156	13 728	-11%
Steuern	18	1 139	1 313	-13%
Total Aufwand vor Abschreibungen		312 980	286 419	9%
Ordentliches Ergebnis vor Abschreibungen		60 882	38 504	58%
Ausserordentlicher Aufwand	19	4 156	2 608	59%
Ausserordentlicher Ertrag	20	4 861	2 253	-
Unternehmerischer Cash-flow		61 587	38 149	61%
Abschreibungen	21	37 487	37 015	1%
Unternehmensergebnis		24 100	1 134	-

Allgemeines

Der ordentliche Ertrag des Geschäftsjahres 1993 konnte um 15% gesteigert werden, während die Aufwendungen um lediglich 9% zugenommen haben. Der unternehmerische Cash-flow erhöhte sich um 23,4 Mio. Franken respektive 61% gegenüber dem Vorjahr auf 61,6 Mio. Franken. Das Unternehmensergebnis beläuft sich auf 24,1 Mio. Franken.

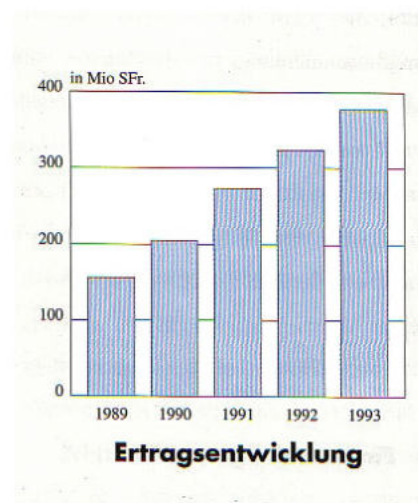


Erträge

1 Passagen (+18%)

Im Geschäftsjahr 1993 konnte die Anzahl der Flüge sowie der produzierten Flugstunden um 14,5% respektive 14,3% gesteigert werden. Sitzplätze wurden 19,3% mehr an-

geboten als 1992. Die Anzahl der beförderten Passagiere stieg von 1,335 Millionen auf 1,654 Millionen, eine Zunahme von 23,8%. Der daraus resultierende Sitzladefaktor betrug für das Berichtsjahr 53%, was gegenüber dem Vorjahr einer erneuten Verbesserung um 2 Prozentpunkte entspricht. Der durchschnittliche Ertrag pro Passagier entwickelte sich je nach Destination unterschiedlich, konnte jedoch über sämtliche Strecken betrachtet auf Vorjahresniveau gehalten werden. Durch die positive Entwicklung aller erwähnten Faktoren erhöhte sich der Umsatz im Bereich Passagen um 18%.



2 Charter (-8%)

Im Charterverkehr konnte der Umsatz des letzten Jahres nicht mehr erreicht werden. Durch die erhöhte Produktivität im Linienverkehr wurde die für den ergänzenden Charterverkehr benötigte – im letzten Jahr noch vorhandene – Flugzeug-Verfügbarkeit eingeschränkt.

3 Fracht, Post, Übergepäck (-4%)

Die Fracht-, Post- und Übergepäckertträge reduzierten sich um 4% bei einer gleichzeitigen Verminderung der transportierten Menge um 13%. Der Rückgang der transportierten Menge ist die Folge von Streckenübertragungen an die Swissair. Durch eine selektive Auswahl der Frachtgüter und entsprechend höherem Durchschnittsertrag pro Kilogramm konnte der Umsatzrückgang auf 4% begrenzt werden.

4 Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe (+19%)

Durch Flottenerweiterungen unserer Kunden hat sich dieses Geschäftssegment mit einem Umsatzplus von 19% sehr erfreulich entwickelt. Hauptsächlich betrifft dies die Fremdwartung von Flugzeugen des Typs Saab 340 Cityliner und der entsprechenden Triebwerke.

5 Übrige Erträge (-12%)

	1993 (in SFr.1000)	1992 (in SFr.1000)
Leasing/Mietertrag	6 833	9 100
Schulung	3 068	3 300
Gewinne aus Veräusserungen von Anlagevermögen	7 168	16 800
Cross-Border-Lease-Kommissionen	8 628	0
Kommissionen	1 504	1 339
Andere Erträge	1 929	2 642
Total	29 130	33 181

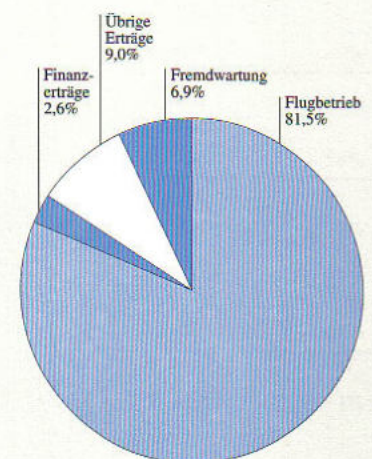
Durch den Verkauf von vier Saab 340A Cityliner an Air Nelson (Neuseeland) blieben die Mieteinnahmen unter den Vorjahreswerten. In den Gewinnen aus der Veräusserung von Anlagevermögen sind sowohl Erlöse aus dem Verkauf der erwähnten Flugzeuge wie auch solche aus der Veräusserung der drei BAe 146-200 Jumbolino an British Aerospace enthalten. Im Zusammenhang mit der letztjährigen Auflösung der bereits vollständig bezahlten Cross-Border-Leasingverträge konnten im Berichtsjahr 8,6 Mio. Franken als Kommissionen verbucht werden.

In den «Anderen Erträgen» wurden Umsätze aus Abfertigung, Verkauf von selbst entwickelter Software etc. zusammengefasst.

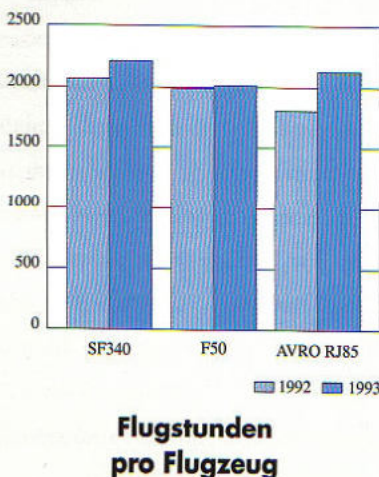
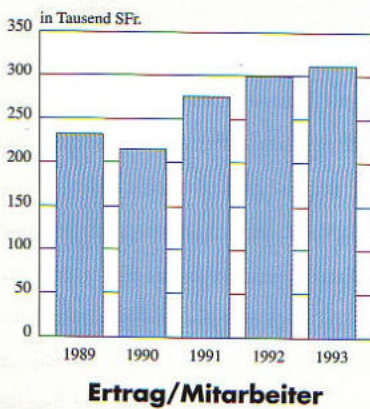
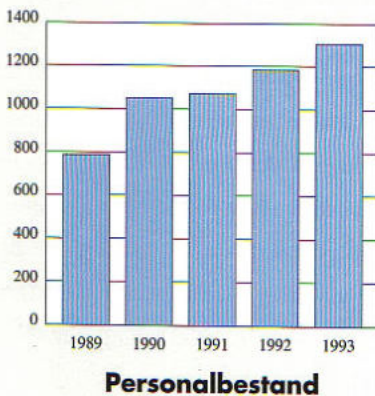
6 Finanzerträge (+305%)

Die Erträge aus Finanztransaktionen, vor allem aus Devisengeschäften, bewegten sich mit 5,5 Mio. SFr. deutlich über dem

Vorjahresniveau. Zudem ist der Gewinn aus dem Verkauf von 41 561 Namenaktien im Eigenbesitz, die im Vorjahr zum Steuerskurs bilanziert wurden, berücksichtigt. Der Verkauf erfolgte zum Nominalwert abzüglich Spesen.



Erträge 1993



Aufwand

7 Personalaufwand (+18%)

	1993 (in SFr. 1000)	1992 (in SFr. 1000)
Löhne, Gehälter und übriger Personalaufwand	78 048	65 834
Aufwendungen für betriebliche Altersvorsorge, Sozialversicherungen und übriger Sozialaufwand	9 556	8 236
Total	87 604	74 070

Crossair beschäftigte per 31.12.1993 1302 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Vorjahr 1187), umgerechnet in Vollzeitstellen 1175 (Vorjahr 1087).

In den Löhnen und Gehältern ist die Personal-Gewinnbeteiligung für 1993 enthalten. Sie stellt einen nicht fixen Lohnbestandteil dar. Die restlichen Erhöhungen ergaben sich durch zusätzlich fest eingestelltes Personal, eingemietetes Personal für die Inbetriebnahme des AVRO RJ85 Jumbolino und die Jahres-Lohnsprünge.

8 Technischer Material- und Überholungsaufwand (+3%)

Praktisch sämtliche in dieser Position enthaltenen Aufwendungen sind von der Zahl der geleisteten Flugstunden respektive Zyklen (Landungen) abhängig. Darunter fallen Ersatzteile auf Austauschbasis wie auch Verbrauchsmaterial. Trotz einer Zunahme der Flugstunden um 11% gegenüber

dem Vorjahr erhöhte sich diese Aufwandsposition um lediglich 3%. Grund dafür sind die vier neuen AVRO RJ85 Jumbolino, welche 1993 weniger Materialkosten verursachten (Garantieverpflichtung des Lieferanten).

9 Treibstoff (+22%)

Obwohl der Treibstoff gegenüber dem Vorjahr leicht günstiger eingekauft werden konnte, stieg der Treibstoffaufwand um 22%. Dies war das Resultat der totalen Flugstundenzunahme um 11%, wobei insbesondere der um 49% intensivere Einsatz des AVRO RJ85 Jumbolino (vier Triebwerke) ins Gewicht fiel.

10 Miete und Leasing für Flugzeuge (+1%)

	1993 (in SFr.1000)	1992 (in SFr.1000)
Miete	4 057	2 062
Leasing	6 466	8 399
Total	10 523	10 461

In der Charter-Hochsaison wurden bei Bedarf zusätzliche Flugzeuge (BAe 146-200

Jumbolino) auf Stundenbasis für Charter-Einsätze eingemietet. Zudem ist der Auf-

11 Bodenorganisations-Fremdaufwand (+4%)

	1993 (in SFr.1000)	1992 (in SFr.1000)
Landegebühren	14 306	13 133
Handlinggebühren	30 934	30 636
Flugsicherung	12 250	11 550
Total	57 490	55 319

Sowohl die Landegebühren wie auch die Flugsicherungsgebühren können von der

Crossair nur in beschränktem Mass beeinflusst werden. Massgebend dafür sind die

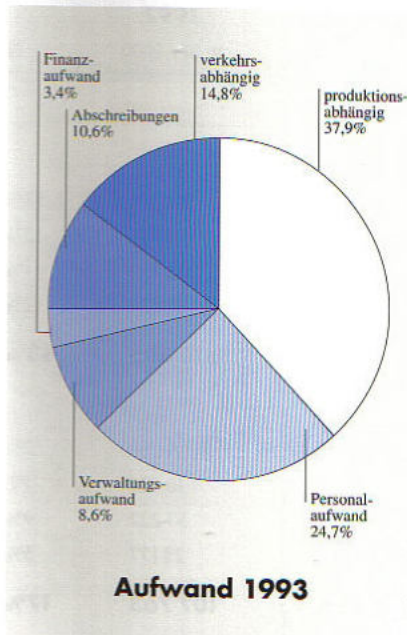
12 Passagieraufwand (+10%)

	1993 (in SFr.1000)	1992 (in SFr.1000)
Service an Bord	17 597	16 743
Passagiertaxen	10 585	9 333
Computerreservationssysteme	4 621	4 031
Übriger passagierabhängiger Aufwand	1 313	842
Total	34 116	30 949

wand für die Einmietung einer Citation der Jet Aviation (inklusive Besatzung) für die Strecke Zürich-Sion berücksichtigt, welche im Vorjahr noch mit einem Saab 340 Cityliner bedient wurde. Unter der Rubrik Leasing ist der Aufwand für vier Saab 340B und den BAe 146-300 Jumbolino enthalten; dabei wirkten sich sowohl das sinkende Zinsniveau wie auch neu ausgearbeitete Verträge (Bezahlung auf Basis der Flugstunden) positiv aus.

entsprechenden Gebühren. Im Bereich der Abfertigung (Handling) jedoch konnten im Rahmen des Ergebnisverbesserungs-Programmes «Esperanza» für diverse Destinationen mit neuen Partnern kostengünstigere Verträge abgeschlossen werden. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in diesen Positionen nur Kosten im Zusammenhang mit Crossair-eigenen Flügen enthalten sind. Kosten für Flüge im Auftrag der Swissair werden direkt durch die Swissair abgerechnet.

Wegen des im Juni 1993 eingeführten neuen Catering-Konzeptes erfuhr der Aufwand für «Service an Bord» ein unterdurchschnittliches Wachstum (+5%), dies vor allem als Folge besserer Einkaufskonditionen, einer effizienteren Planung und einer kostengünstigeren Entsorgung (kein Verpackungsmaterial). In dieser Position sind nur Kosten für Crossair-eigene Flüge enthalten. Kosten für Flüge im Auftrag der Swissair werden direkt durch die Swissair abgerechnet.



13 Provisionen (+16%)

Der Provisionsaufwand entwickelte sich analog zum Volumen der durch Drittanbieter verkauften Crossair-Tickets und liegt prozentual leicht über den Werten des Vorjahres.

14 Versicherungen (-4%)

Durch die Überarbeitung der Versicherungspolizen namentlich im Bereich der Flugzeuge und der Triebwerke konnte der Versicherungsaufwand reduziert werden.

15 Liegenschaftsaufwand (+10%)

Der Wegfall der Garantiegewährleistungspflicht für das Verwaltungsgebäude, diver-

se zusätzliche Unterhaltsarbeiten und die Umsetzung des neuen Abwasserkonzeptes auf dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg (erhöhte Gebühren) bewirkten eine Zunahme der gesamten Unterhaltskosten.

16 Betriebs-, Verwaltungs- und Werbeaufwand (+7%)

Verglichen mit dem Umsatzwachstum wuchsen die Betriebs-, Verwaltungs- und Werbeaufwendungen unterdurchschnittlich. Die administrativen Aufwendungen für «Qualiflyer», das Bonusprogramm der Swissair, an dem die Crossair partizipiert, ist in dieser Position erstmals enthalten.

17 Finanzaufwand (-11%)

Deutlich spürbar wurde die Entspannung an der Zinsfront. Wurden noch im Dezember 1992 durchschnittliche Passivzinsen von 7,3% verrechnet, reduzierte sich das Zinsniveau bis Dezember 1993 um 2,0 Prozentpunkte auf durchschnittlich 5,3% (gewichtet). Die Crossair profitierte von ihrer Politik, langfristige Kredite auf variabler Zinsbasis abzuschliessen.

18 Steuern (-13%)

Für das Geschäftsjahr 1993 wurde ein Steueraufwand von 1,1 Mio. Franken verbucht.

19 Ausserordentlicher Aufwand (+59%)

In dieser Position ist die ausserordentliche Wertberichtigung von Business Air in der Höhe von 1,5 Mio. Franken (siehe Punkt 24) enthalten.

20 Ausserordentlicher Ertrag (+116%)

Der Verkauf der drei BAe 146-200 Jumbolino an British Aerospace konnte ohne zusätzliche Aufwendungen im Bereich des technischen Dienstes erfolgen. Es mussten keine Ablieferungsmodifikationen durchgeführt werden. Die dafür im letzten Jahr aufgebaute Reserve wurde daher vollumfänglich aufgelöst.

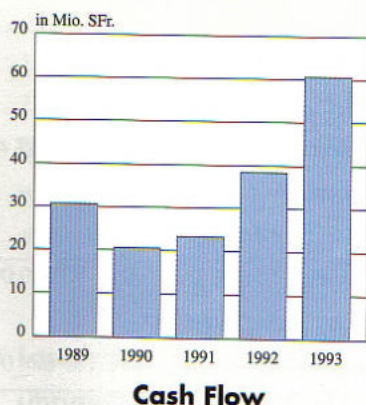
21 Abschreibungen (+1%)

Die Zunahme um 1% ist die Folge aus der Ablösung der drei BAe 146-200 Jumbolino durch drei fabrikneue AVRO RJ85 Jumbolino, welche einen höheren Anlagewert auswiesen und dadurch eine höhere Abschreibung benötigten. Zudem wurde der vierte, zusätzliche AVRO RJ85 Jumbolino in Betrieb genommen. Positiv wirkte sich hingegen Mitte Jahr der Verkauf von vier bis dahin vermieteten Saab 340A an Air Nelson aus (siehe Punkt 5).

Bilanz per 31. Dezember 1993

(vor Gewinnverwendung)

	Erläuterungen	1993		1992	
		in SFr.1000	%	in SFr.1000	%
Aktiven					
Anlagevermögen					
Flugzeugpark	22	410 799	65%	358 614	58%
Sachanlagen	23	72 858	11%	74 147	12%
Beteiligungen	24	4 765	1%	4 889	1%
Vorauszahlungen	25	69 947	11%	72 655	12%
Total Anlagevermögen		558 369	88%	510 305	83%
Umlaufvermögen					
Materialbestände und Vorräte	26	17 535	3%	11 939	2%
Eigene Aktien	27	0	0%	10 425	1%
Forderungen und transitorische Aktiven	28	47 212	7%	57 222	9%
Flüssige Mittel	29	11 835	2%	28 177	5%
Total Umlaufvermögen		76 582	12%	107 763	17%
Gesamtvermögen		634 951	100%	618 068	100%
Passiven					
Eigenkapital					
Aktienkapital	30	215 000	34%	215 000	35%
Gesetzliche Reserve	31	5 620	1%	0	0%
Reserve für eigene Aktien	32	0	0%	10 425	2%
Verlustvortrag		-15 296	-3%	-16 429	-3%
Jahresgewinn		24 100	4%	1 134	0%
Total Eigenkapital		229 424	36%	210 130	34%
Fremdkapital					
Langfristiges Fremdkapital					
Anleihen	33	37 000	6%	37 000	6%
Langfristige Kredite und übrige					
Verpflichtungen	34	296 810	47%	261 137	42%
Kurzfristiges Fremdkapital					
Kurzfristige Kredite	35	2 145	0%	40 000	7%
Kreditoren und transitorische Passiven	36	56 119	9%	51 289	8%
Offene Transportdokumente	37	13 453	2%	13 317	2%
Agio-Abschreibungsreserve	38	0	0%	5 195	1%
Total Fremdkapital		405 527	64%	407 938	66%
Gesamtkapital		634 951	100%	618 068	100%
Versicherungswerte		871 788		774 800	



Cash Flow

Aktiven

22 Flugzeugpark

	1993 (in SFr. 1000)	1992 (in SFr. 1000)
Flugzeuge	545 375	481 421
kumulative Abschreibungen	-185 227	-169 890
Einbauten in geleasteten Flugzeugen	12 034	12 034
kumulative Abschreibungen	-4 425	-3 070
Flugzeugwechselteile	95 082	81 124
kumulative Abschreibungen	-52 040	-43 005
Total	410 799	358 614

Allgemeines

Die Bilanzsumme hat gegenüber Vorjahr um 16,9 Mio. Franken auf 635 Mio. Franken nur gering zugenommen. Das kurzfristige Fremdkapital war 1993 zu 107% (Vorjahr 98%) durch Umlaufvermögen gedeckt. Die ordentlichen Abschreibungen auf der Flotte betragen im Geschäftsjahr 23,5 Mio. Franken. Der Buchwert entspricht 66% der ursprünglichen Anschaffungswerte. Das Durchschnittsalter der Flotte beträgt 4 Jahre.

Die Veränderung bei den Flugzeugen ergab sich aus dem Erwerb von vier neuen AVRO RJ85 Jumbolino. Aus der Flotte ausgeschieden sind drei BAe 146-200 Jumbolino (Verkauf an British Aerospace, Grossbritannien) sowie vier Saab 340A (Verkauf an Air Nelson, Neuseeland). Mit der Inbetriebnahme der vier AVRO RJ85 Jumboli-

23 Sachanlagen

	1993 (in SFr. 1000)	1992 (in SFr. 1000)
Immobilien	66 001	64 748
kumulative Abschreibungen	-8 504	-7 326
Mobilien und Einrichtungen	34 149	32 750
kumulative Abschreibungen	-18 788	-16 025
Total	72 858	74 147

no erfolgte parallel dazu eine Aufstockung der Bestände für Flugzeugwechselteile.

24 Beteiligungen

Im Berichtsjahr ergaben sich Veränderungen bei unseren Beteiligungen CPS und Business Air. Während bei CPS ein Aktienpaket im Wert von 28 000 Franken erworben wurde, erfolgte bei der Business Air im Berichtsjahr eine Kapitalerhöhung, an der sich

die Crossair mit 1,3 Mio. Franken beteiligte. Gleichzeitig wurde jedoch unter Anwendung des Vorsichtsprinzipes eine Wertberichtigung von 1,5 Mio. Franken zu Lasten der laufenden Rechnung vorgenommen.

25 Vorauszahlungen

Diese Position umfasst Vorauszahlungen, für den Saab 2000 Concordino (41,7 Mio. Franken), den Saab 2000-Simulator (7,5 Mio. Franken), das Triebwerk-Unterhaltungszentrum (6,4 Mio. Franken) sowie für andere Projekte (3,5 Mio. Franken). Ausserdem ist in dieser Position die vorausbezahlte Miete von 10,8 Mio. Franken für das Gebäude in Basel (Baurecht) enthalten. Die letztes Jahr enthaltene Position der Vorauszahlungen für den AVRO RJ85 Jumbolino wurde nach dessen Ablieferung im Sommer des Berichtsjahres eliminiert.

28 Forderungen und transitorische Aktiven

	1993 (in SFr. 1000)	1992 (in SFr. 1000)
Forderungen gegenüber Fluggesellschaften, Kunden, Agenten und andere Guthaben Dritte	25 121	33 426
Forderungen gegenüber nahestehenden Gesellschaften	15 589	17 910
Transitorische Aktiven	6 502	5 886
Total	47 212	57 222

Die auf den obigen Positionen notwendigen Wertberichtigungen wurden von den Aktiven direkt in Abzug gebracht.

26 Materialbestände und Vorräte

Die Materialbestände und Vorräte (Verbrauchsmaterial) erhöhten sich um 5,6 Mio. Franken durch die Aufstockung von Verbrauchsmaterial für die vier neuen AVRO RJ85 Jumbolino. Zudem wird seit September 1993 eine weitere, von der Business Air eingesetzte Maschine des gleichen Typs durch die Crossair gewartet.

27 Eigene Aktien

Die im Vorjahr ausgewiesenen eigenen Aktien wurden im Berichtsjahr zum Nominalwert abzüglich Spesen veräussert. Weitere Details sind unter Position 6 ersichtlich.

29 Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel belaufen sich per 31.12.93 auf 11,8 Mio. Franken.

Passiven

30 Aktienkapital

Das Aktienkapital setzt sich wie folgt zusammen:

56 000 Inhaberaktien	zu nominal SFr. 500.-	SFr. 28 000 000
748 000 Namenaktien	zu nominal SFr. 250.-	SFr. 187 000 000
Total		SFr. 215 000 000

31 Gesetzliche Reserve

Durch den Verkauf der eigenen Aktien konnte der gesetzlichen Reserve der im Vorjahr als «Reserve für eigene Aktien» benötigte Betrag von 5,6 Mio. Franken wieder gutgeschrieben werden.

32 Reserve für eigene Aktien

Durch den Verkauf der eigenen Aktien konnte diese Position wieder aufgelöst werden. 5,6 Mio. Franken wurden der gesetzlichen Reserve gutgeschrieben, der Betrag von 4,8 Mio. Franken, welcher aus der Agio-Abschreibungsreserve stammte, wurde als Zusatzabschreibung auf den Flugzeugen verwendet und ist in Position 22 enthalten.

33 Anleihen

3¼% Optionsanleihe 1986–10.1.1996	SFr. 15 000 000
7¾% Privatplazierung 1990–12.9.1994	SFr. 22 000 000
Die Marchzinsen beider Positionen wurden unter den transitorischen Passiven zurückgestellt.	

Diese Position umfasst sämtliche Kreditorenverpflichtungen, Rückstellungen für Personalversicherungen, Rückstellungen für den Flugbetrieb (Treibstoff, Landegebühren, Passagiertaxen etc.), sämtliche Marchzinsen sowie Abgrenzungen im Zusammenhang mit dem Flugzeugunterhalt.

34 Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen

	1993 (in SFr. 1000)	1992 (in SFr. 1000)
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen gegenüber Dritten	291 338	249 969
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen gegenüber nahestehenden Gesellschaften	5 472	11 168
Total	296 810	261 137

Die langfristigen Kredite für die Finanzierung von Flugzeugen und Immobilien belaufen sich auf 296,8 Mio. Franken. Die

Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist eine Umfinanzierung, die per 31.12.92 als kurzfristige Schuld ausgewiesen wurde.

35 Kurzfristige Kredite

Darunter fallen sämtliche Kredite, welche 1994 zur Rückzahlung gelangen werden.

Die Hauptposition 1992 konnte in eine langfristige Verpflichtung umgewandelt werden.

36 Kreditoren und transitorische Passiven

	1993 (in SFr. 1000)	1992 (in SFr. 1000)
Kreditoren gegenüber Dritten	24 692	13 940
Kreditoren gegenüber nahestehenden Gesellschaften	3 640	2 542
Transitorische Passiven	27 787	34 807
Total	56 119	51 289

37 Offene Transportdokumente

Darunter fallen sämtliche durch die Crossair verkauften Flugscheine, die noch nicht benützt worden sind.

38 Agio-Abschreibungsreserve

Der Vorjahressaldo von 5,2 Mio. Franken wurde als Zusatzabschreibung auf den Flugzeugen verwendet. Er ist neu in Position 22 enthalten.

Anhang der Jahresrechnung 1993

Die Rechnungslegung der Crossair erfolgt in Übereinstimmung mit der schweizerischen Gesetzgebung. Es liegen ihr ursprüngliche Beschaffungswerte zugrunde.

Das Geschäftsjahr stimmt mit dem Kalenderjahr überein. Die Gliederung von Bilanz und Erfolgsrechnung wurde entsprechend der neuen Gesetzgebung abgeändert. Um einen Vergleich mit dem Vorjahr zu ermöglichen, sind die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst.

Aufwendungen und Erträge in Fremdwährungen sind zu den Durchschnittskursen des entsprechenden Monats in die Erfolgsrechnung übernommen, Anlagen sind zum Tageskurs im Zeitpunkt der Zahlung bzw. bei Terminkäufen zum Kontraktkurs in Schweizerfranken aktiviert. Die Umrechnung von Fremdwährungspositionen im Umlaufvermögen in Schweizerfranken erfolgt zum Jahresendkurs.

Einzelgegenstände im Wert von mehr als SFr. 3000 werden in der Anlagebuchhaltung aktiviert und über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Anschaffungen unter SFr. 3000 werden direkt der Erfolgsrechnung belastet. Das Anlagevermögen ist zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der kumulativen Abschreibungen eingesetzt.

Für gefährdete Guthaben wurden angemessene Rückstellungen in Abzug gebracht.

Den in der Erfolgsrechnung ausgewiesenen ordentlichen Abschreibungen liegen betriebswirtschaftliche Überlegungen zugrunde.

Verpfändete Aktiven

Der Gesamtbetrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten oder abgetretenen Aktiven per 31.12.1993 beläuft sich auf total 266,1 Mio. Franken. Dieser Betrag unterteilt sich folgendermassen:

	1993 (in SFr. 1000)	1992 (in SFr. 1000)
Immobilien	54 795	53 348
Flugzeuge	211 342	178 335
Simulator SF 340	–	13 480
Total	266 137	245 163

Leasing-Verbindlichkeiten

Der Gesamtbetrag der nicht bilanzierten Leasing-Verbindlichkeiten per 31.12.1993 beträgt 25,5 Mio. Franken. Der Berech-

nung liegen die aktuellen Zinssätze zugrunde; diese werden laufend den Marktverhältnissen angepasst.

Brandversicherungswerte der Sachanlagen

	1993 (in SFr. 1000)	1992 (in SFr. 1000)
Immobilien	74 489	74 400
Mobilien	32 749	32 700
Flugzeuge	681 236	586 600
Flugzeug-Wechselteile	83 314	81 100
Total	871 788	774 800

Verbindlichkeiten gegenüber der Personalvorsorgestiftung

Das Kontokorrent mit der Personalvorsorgestiftung der Crossair weist einen Saldo von SFr. 468 094 zu Gunsten der Stiftung aus.

Anleiheobligationen

3¼% Optionsanleihe 1986–10.1.1996

SFr. 15 000 000

7¾% Privatplatzierung 1990–12.9.1994

SFr. 22 000 000

Veräusserung von eigenen Aktien

Im Berichtsjahr wurde der gesamte Bestand von 41 561 Namenaktien der Crossair an die Swissair veräussert. Der Verkauf erfolgte zum Nominalwert von SFr. 250 abzüglich Spesen.

Bedeutende Aktionäre gemäss Art. 663 c OR

Swissair, Kloten: Stimmrechtsmässiger Anteil 59,8%.

Beteiligungen

Name	Nominales Aktienkapital	Anteil Crossair
AFS AG, Kloten	SFr. 1 000 000 (davon 50% einbezahlt)	80,0%
Alpar AG, Bern	SFr. 3 065 000	20,0%
Business Air Ltd., Aberdeen	£ 4 000 000	39,1%
CPS AG, Basel	SFr. 2 000 000	100,0%
Crossair Catering AG, Kloten	SFr. 1 000 000	25,0%
Luganair AG, Agno	SFr. 400 000	100,0%

Bericht der Revisionsstelle an die Generalversammlung der Crossair, Aktiengesellschaft für europäischen Regionalluftverkehr, Basel

Als Revisionsstelle Ihrer Gesellschaft haben wir die Buchführung und die vom Verwaltungsrat vorgelegte Jahresrechnung für das am 31. Dezember 1993 abgeschlossene Geschäftsjahr im Sinne der gesetzlichen Vorschriften geprüft. Unsere Prüfung erfolgte nach anerkannten Grundsätzen des Berufsstandes. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen. Aufgrund unserer Prüfung stellen wir fest, dass die Buchführung und die Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes Gesetz und Statuten entsprechen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

KPMG Fides Peat

P. Hess G. Gebert
Dipl. Bücherexperte Dipl. Bücherexperte
Leitender Revisor

Zürich, 28. Februar 1994

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 9. Juni 1994 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Jahresberichtes und der Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 1993.
2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1993.
3. Verwendung des verfügbaren Bilanzgewinnes von 8 803 985 SFr.
wie folgt:

Zuweisung an die gesetzliche Reserve	480 000 SFr.
Dividende von brutto 3% auf das Aktienkapital von 215 Mio. SFr.	6 450 000 SFr.
Dividende für 120 000 Genussscheine von Fr. 3.– je Genussschein	360 000 SFr.
 Vortrag auf neue Rechnung	 1 513 985 SFr.
	<hr style="width: 100%; border: 0.5px solid black;"/>
	8 803 985 SFr.

Verkehrsleistungen	1993	1992	1991	1990	1989
Anzahl Etappenflüge	76 408	67 832	63 405	57 644	51 569
davon Linienflüge	72 942	63 720	58 676	54 499	48 416
davon Charterflüge und andere	3 466	4 112	4 729	3 145	3 153
Anzahl Flugstunden	70 828	63 961	59 337	52 134	46 381
davon Linienflüge	66 399	58 102	52 963	49 159	43 022
davon Charterflüge und andere	4 429	5 859	6 374	2 975	3 359
Beförderte Etappenpassagiere	1 740 735	1 432 279	1 247 015	1 076 591	909 023
davon Linienpassagiere	1 653 905	1 335 484	1 148 671	1 040 110	887 869
davon Charterpassagiere und andere	86 830	96 795	98 344	36 481	21 154
Angebote Sitzplätze (Linienverkehr)	3 143 655	2 634 824	2 333 925	1 962 472	1 563 954
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (Linienverkehr)	53%	51%	49%	53%	57%
Beförderte Fracht und Post (kg)	1 874 971	2 156 480	2 015 657	2 080 170	2 213 830
Personalbestand					
Total MitarbeiterInnen	1 302	1 187	1 073	1 052	792
Umgerechnet in Vollzeitstellen	1 175	1 087	1 000	968	730

Ertrag und Aufwand (in SFr. 1000)	1993	1992	1991	1990	1989
Passagen	287 686	244 439	205 672	166 884	135 228
Charter	18 801	20 458	16 297	5 138	6 158
Fracht, Post, Übergepäck	2 312	2 417	1 878	2 162	3 154
Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe	26 078	21 992	19 883	10 245	6 119
Andere Erträge	43 846	37 870	29 598	27 077	19 308
Total Ertrag	378 723	327 176	273 328	211 506	169 967
Total Aufwand vor Abschreibungen	-317 136	-289 027	-249 594	-189 796	-138 400
Unternehmerischer Cash-flow	61 587	38 149	23 734	21 710	31 567
Abschreibungen	-37 487	-37 015	-35 199	-28 681	-21 809
Erfolg	24 100	1 134	-11 465	-6 971	9 758
Bilanz per 31.12. nach Ergebnisverwendung (in SFr. 1000)					
Aktiven					
Anlagevermögen	558 369	510 305	534 891	494 791	269 243
Umlaufvermögen	76 582	107 763	67 545	56 733	63 450
Passiven					
Eigenkapital	227 910	225 425	220 620	220 620	220 621
Fremdkapital	405 527	407 938	398 245	335 868	110 234
Gewinn- und Verlustkonto	1 514	-15 295	-16 429	-4 964	1 838
Bilanzsumme	634 951	618 068	602 436	551 524	332 693
Dividenden	3%	-	-	-	5%

Basel

Postfach

4002 Basel

Telefon 061/325 25 25

Telefax 061/325 32 68

Bern

Flughafen Bern

3123 Belp

Telefon 031/961 55 33

Telefax 031/961 00 39

Genève

Boîte postale 448

1215 Genève-Aéroport

Téléphone 022/798 88 31

Telefax 022/798 22 11

Lugano

Aeroporto

6982 Agno

Telefono 091/50 50 01

Telefax 091/59 21 65

Zürich

Postfach

8058 Zürich-Flughafen

Telefon 01/816 27 00

Telefax 01/816 43 26

Freiburg i. Br.

Oberlinden 21

D-79098 Freiburg

Telefon +49 761/3 18 08

Telefax +49 761/3 31 66

