



Geschäftsbericht 1994



Bericht des Verwaltungsrates über das Geschäftsjahr

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1994

Verwaltungsrat

Otto Loepfe, Steinmaur/ZH, Präsident* (seit 9. Juni 1994, Präsident ab 20. Juni 1994)

Moritz Suter, Zürich, Vize-Präsident und Delegierter*

Erich Geitlinger, Hünibach/BE* (bis 9. Juni 1994)

Fritz Maurhofer, Erlenbach/ZH*

Peter Nydegger, Zürich*

Paul Reutlinger, Kloten/ZH*

Dr. Alfred J. Wiederkehr, Zürich* (Präsident bis 20. Juni 1994)

Rolf Winiger, Schlieren/ZH* (seit 9. Juni 1994, * ab 20. Juni 1994)

Gianfranco Cotti, Locarno

Andreas Geissmann, Küsnacht/ZH (bis 9. Juni 1994)

Claudio Generali, Gentilino/TI

Thomas Heberlein, Fällanden/ZH (bis 9. Juni 1994)

Alex Kaufmann, Bassersdorf/ZH (seit 9. Juni 1994)

François Lachat, Porrentruy/JU

Thierry Lombard, Conches/GE

Paul Maximilian Müller, Bern (seit 9. Juni 1994)

Paul Nyffeler, Seltisberg/BL

Michael Pieper, Hergiswil/NW

Ugo A. Sadis, Lugano (bis 9. Juni 1994)

Robert Staubli, Zürich (bis 9. Juni 1994)

Olivier D. A. Vodoz, Genève

* Mitglieder des Verwaltungsratsausschusses

Geschäftsleitung

Vorsitz: Moritz Suter,

Delegierter des Verwaltungsrates

(s. Organigramm S. 18)

Revisionsstelle

KPMG Fides Peat, Zürich



Aktionärsadresse	5
Jahreschronik	8
Geschäftsergebnis 1994	11
Produkt und Streckennetz	12
Betrieb	14
Mitarbeiter, Organisation	17
Organigramm	18
Beteiligungen	19
Ausblick auf das Jahr 1995	19
Finanzielle Berichterstattung:	
Erfolgsrechnung 1994	24
Erläuterungen zur Erfolgsrechnung	25
Bilanz per 31. Dezember 1994	30
Erläuterungen zur Bilanz	31
Anhang der Jahresrechnung 1994	33
Bericht der Revisionsstelle	35
Anträge an die Generalversammlung	35
5 Jahre im Überblick	37



WARNING
KEEP HANDS OFF WIPER COVER

Sehr geehrte Damen und Herren

Die fortschreitende konjunkturelle Erholung in vielen Teilen Europas hatte auch ihre Auswirkungen auf die europäische Luftverkehrsbranche.

Die meisten Fluggesellschaften verzeichneten markant steigende Auslastungszahlen, was auf einen positiven Trend des allgemeinen Reiseverhaltens im Geschäfts- und im Ferienreiseverkehr hinweist.

Trotz diesem erfreulichen Marktwachstum verschärfte sich auf der Basis historischer Überkapazitäten der Kampf um Marktanteile zwischen den Luftfahrtgesellschaften im Vergleich zu den Vorjahren weiter.

Einerseits versuchten die Gesellschaften ihre Wettbewerbsposition durch Verbesserungen im Bereich der Produktegestaltung und der Dienstleistungsqualität zu stärken. Andererseits beabsichtigte man durch attraktive Preisgestaltung und über den Auf- und Ausbau von Incentive-Programmen neue Kunden zu gewinnen.

Diese Entwicklungen werden von den Flugpassagieren in der Regel begrüsst, wobei es für den Kunden immer schwieriger wird, in der Vielfalt der offerierten Flugtarife den Überblick zu behalten.

Aus der Sicht der Fluggesellschaften setzte sich die seit Jahren beobachtete Erosion

der pro Passagier erzielten Durchschnittserträge fort, wodurch sich die Wirtschaftlichkeit trotz erhöhter Auslastung relativ verschlechterte.

Die Entwicklungen in bezug auf den Abschluss eines Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU haben leider noch immer nicht den erhofften Erfolg gezeitigt. Abgesehen von den traditionellen Schwierigkeiten mit Italien haben wir immer wieder darauf hingewiesen, dass die bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen der Schweiz mit den verschiedenen EU-Ländern liberal sind und unseren Bedürfnissen – vorläufig – genügen. Es muss aber daran erinnert werden, dass ohne ein umfassendes Abkommen mit der EU die Schweizer Zivilluftfahrt in Zukunft grundsätzliche und schwerwiegende strategische Nachteile gewärtigen muss und ihr verwehrt werden wird, mit gleich langen Spiessen wie ihre Konkurrenten den Wettbewerb aufzunehmen. Dies könnte auch künftige Pläne der Crossair beeinträchtigen oder gar zunichte machen. Eine solche Entwicklung wäre umso stossender, als die Schweiz sich mit der Unterzeichnung des Transitabkommens verpflichtet hat, die Eisenbahn-Alpentransversale Neat zu bauen – ein Jahrhundertwerk, welches der Schweizer Volkswirtschaft gewaltige finanzielle Lasten abverlangt, letztlich aber den Transitinteressen der EU dient, insbesondere dem Warentransport zwischen Italien und der übrigen EU.

Trotz dieser schwierigen Umstände kann die Crossair mit Stolz auf das Geschäftsergebnis 1994 zurückblicken. Zwar vermochten wir den Rekordgewinn aus dem Jahr 1993 in quantitativer Hinsicht nicht vollumfänglich zu wiederholen, da wir im Gegensatz zum Vorjahr nicht von bedeutenden Finanz-, Kommissions- und Buchgewinnen profitieren konnten. Dafür entfällt dieses Jahr der Verlustvortrag von über 15 Mio. Franken, der die Verwendung des Vorjahresergebnisses belastete.

In qualitativer Hinsicht ist das vorliegende Resultat jedoch das beste seit vielen Jahren, weil wir in unserem eigentlichen Kerngeschäft, dem Flugbetrieb, ein deutlich positiveres Ergebnis erwirtschaftet haben. Einmal mehr kam uns dabei zugute, dass wir vornehmlich in Nischenmärkten tätig und dadurch dem ruinösen Tarifkrieg, der auf den Hauptverkehrsachsen herrscht, weniger stark ausgesetzt sind.

Das Jahresergebnis enthält ausserdem bereits eine substantielle Gewinnbeteiligung an die Mitarbeiter; deren Einsatz hat das vorliegende Resultat erst möglich gemacht.

Aufgrund des befriedigenden Unternehmensergebnisses verfügt die Crossair unter Aufrechnung des Gewinnvortrages über einen verwendbaren Bilanzgewinn von 17,7 Mio. Franken. Der Verwaltungsrat schlägt der Generalversammlung deshalb vor, die Dividende von 3% auf 4% zu erhöhen.

Das gute Resultat gibt Gelegenheit, unsere Grundsätze zur Gewinnverwendung zu erläutern. Wir lassen uns dabei vom Credo leiten, dass sowohl Aktionäre als auch Mitarbeiter angemessen an einem positiven Ergebnis zu beteiligen sind. Wir sind der Überzeugung, dass Aktionäre und Mitarbeiter eine Einheit bilden, weil beide den Erfolg des Unternehmens suchen und daher gleicherweise motiviert sein müssen: die Aktionäre als Geldgeber, die Mitarbeiter als jene, die aus dem eingesetzten Kapital einen Mehrwert schaffen. Wir glauben, dass sich heute nur auf dieser partnerschaftlichen Basis ein Unternehmen erfolgreich führen lässt.

Einen Meilenstein für die Crossair bedeutete die «vorzeitige» Ablieferung der ersten fünf Saab 2000 Concordino im zweiten Halbjahr des Berichtsjahres – «vorzeitig» deshalb, weil wir sie eigentlich erst für 1995 erwartet hatten (vgl. Kapitel Betrieb). Insgesamt hat die Crossair 20 Flugzeuge dieses Typs fest bestellt; sie werden in den kommenden Monaten zunehmend das Rückgrat unserer Flotte bilden.

Zusätzlich konnte als Folge der verspäteten Ablieferung der Concordino-Flugzeuge im Frühjahr 1994 auf Kosten von Saab für die Dauer eines Jahres ein Jumbolino einge-

mietet werden. Nach Abzug zweier Maschinen des Typs Saab 340, welche an die Business Air vermietet wurden, hat sich unsere operative Flotte somit im Berichtsjahr auf 36 Einheiten (Vorjahr: 32 Einheiten) vergrössert.

Die Wahlen anlässlich der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre im



Juni waren mit einer Neustrukturierung des Crossair-Verwaltungsrates verbunden, indem die Swissair als Eigentümerin der Stimmen- und der Kapitalmehrheit ihre Präsenz mit vier neuen Vertretern spürbar ausbaute. In den Verwaltungsrat gewählt wurden die Herren Otto Loepfe (Präsident der Swissair Geschäftsleitung), Alex Kaufmann (Mitglied der Swissair-Geschäftsleitung) sowie Paul Maximilian Müller und Rolf Winiger (Mitglieder des Swissair-Geschäftsausschusses).

Gleichzeitig demissionierten fünf Mitglieder des Verwaltungsrates.

Die Herren Andreas Geissmann, Thomas Heberlein und Ugo Sadis, ausnahmslos Weggefährten der ersten Stunde, überliessen ihren Sitz den neuen Vertretern der Swissair. In ihrer langjährigen Verwaltungsratsstätigkeit haben sie mit grossem Engagement aktiv zum Erfolg der Crossair beigetragen. Deshalb sei diesen Herren für ihre geleisteten Dienste nochmals ein ganz besonderer Dank ausgesprochen.

Infolge Pensionierung und dem damit verbundenen Ausscheiden aus der Swissair trat Herr Erich Geitlinger aus dem Verwaltungsrat zurück. Der ehemalige Direktionspräsident der Swissair, Herr Robert Staubli, verliess uns infolge Erreichens der Altersgrenze. Die Crossair konnte in besonderem Masse von der Erfahrung dieser beiden ausgewiesenen Airline-Spezialisten profitieren.

Der Eintritt von Herrn Otto Loepfe in den Rat war mit der Ablösung von Herrn Dr. Alfred J. Wiederkehr als Verwaltungsratspräsident verbunden. Herr Wiederkehr hatte während der vergangenen 15 Jahre das Präsidium inne und hat die Crossair gemeinsam mit Moritz Suter durch schwierige und turbulente Zeiten geführt. Herr Wiederkehr wird dem Verwaltungsrat weiterhin als Mitglied des Ausschusses angehören. Wir danken auch ihm an dieser Stelle herzlich für sein wertvolles Wirken zum Wohle unserer Gesellschaft.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, wir danken Ihnen, dass wir auch in diesem Jahr auf Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung zählen durften. Die Crossair steht heute als ein gefestigtes, qualitätsorientiertes Unternehmen da, das den kommenden Jahren mit viel Zuversicht und dem nötigen Schuss Selbstvertrauen entgegenblickt. In diesem Geist werden wir alles daran setzen, um auch in Zukunft Ihre Erwartungen in unser Unternehmen zu erfüllen.

Basel, 12. April 1995

Der Präsident:

Otto Loepfe

Der Delegierte:

Moritz Suter



Szenen aus dem Einsatz des neuen Saab 2000 Concordino.

Jahreschronik



Januar:

- Auszeichnung zur «besten Regional-Fluggesellschaft des Jahres» durch das britische Tourismusmagazin «Executive Travel».
- Auszeichnung zur «beliebtesten Regionalfluggesellschaft» durch das deutsche Reisemagazin «Business Traveller».

Februar:

- Auszeichnung für das neue Cateringkonzept der Crossair in der Kategorie «Innovatives Essen an Bord» durch die IFCA, eine weltweit tätige Organisation von Fluggesellschaften und Bordverpflegungsbetrieben.

März:

- Aufnahme der neuen Liniendestinationen Zürich/Basel-Birmingham und Zürich-Dublin.
- Musterzulassung des Saab 2000 Concordino durch die europäischen und amerikanischen Luftfahrtbehörden.

April:

- Bilanzpressekonferenz mit über 150 Journalisten und Gästen.

Mai:

- Aufnahme der neuen Saison-Liniengkurse Basel-Nizza, Genf-Jersey und Lugano-Olbia.
- Erhöhung des Aktienkapitals unserer schottischen Beteiligungsgesellschaft Business Air von £4 Mio. auf £10 Mio.

und Eintritt der Lufthansa als neue Aktionärin bei der Business Air.

Juni:

- Generalversammlung im Zelt des Circus Knie in Basel mit 2425 Aktionären. Wahl von Herrn Otto Loeffe und drei weiteren Geschäftsleitungsmitgliedern der Swissair in den Crossair-Verwaltungsrat.
- Einstimmige Wahl von Otto Loeffe zum neuen Verwaltungsratspräsidenten durch den Verwaltungsrat.

August:

- Ablieferung des ersten Flugzeuges vom Typ Saab 2000 Concordino des schwedischen Flugzeugherstellers Saab an die Crossair.

September:

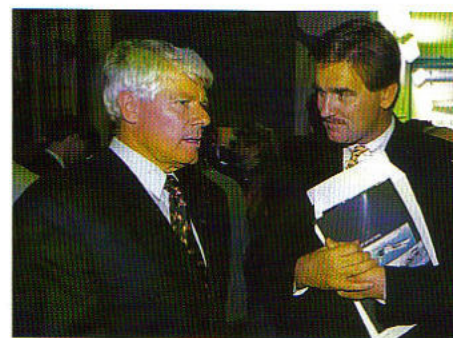
- Ablieferung von zwei weiteren Saab 2000 Concordino.

Oktober:

- Erneute Ablieferung von zwei Saab 2000 Concordino.
- Feier zur Eröffnung des neuen Triebwerk-Wartungszentrums am EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg.
- Eröffnung der neuen Strecken Basel-Hannover und Basel-Kopenhagen.
- Eröffnung der neuen Strecke Genf-London City und Übernahme der Swissair-Strecken Genf-Toulouse und Genf-Marseille.



- Erweiterung des Bedienungsgebietes nach Italien, dank einem neuen Zusammenarbeitsvertrag mit der italienischen Air Dolomiti.
- Einstellung der Strecke Zürich-Sion.

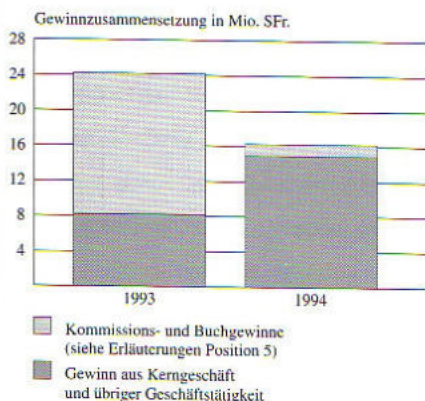


Gegenüberliegende Seite: Impressionen von den Eröffnungsflügen nach Dublin, Hannover und Kopenhagen.
 Unterstes Bild: Eröffnung des neuen Triebwerkwartungszentrums am EuroAirport.
 Links: Ein Saab 2000 Concordino wird vor der Ablieferung mit dem schweizerischen Kennzeichen versehen.
 Oben: Die Ablieferung des ersten Saab 2000 Concordino an die Crossair.



Mit dem Unternehmensergebnis von 21,6 Mio. Franken konnte das vor Jahresfrist gesetzte ambitionöse Ziel von 20 Mio. Franken leicht übertroffen werden. Auf dieser Basis und in Anerkennung der ausgezeichneten Leistung der ganzen Belegschaft der Crossair beschloss der Verwaltungsrat, den Mitarbeitern eine grosszügige Gewinnbeteiligung von insgesamt 5,5 Mio. Franken auszuzahlen. Nach Abzug dieser Gewinnbeteiligung beträgt das ausgewiesene Unternehmensergebnis 16,1 Mio. Franken.

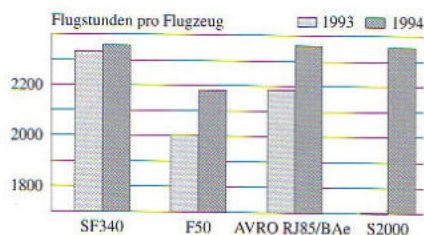
Dabei erhöhten sich die totalen ordentlichen Erträge um 5%, wovon der Flugbetrieb allein um 14% zulegen konnte. Die Übrigen Erträge und die Finanzerträge reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um die Hälfte.



Erfreulicherweise gelang es uns erneut, die Einsatzproduktivität unserer Flotte zu verbessern, indem wir pro eingesetztes Flugzeug mehr ertragsbringende kommerzielle Flugstunden anbieten konnten.

Formationsflug über den Alpen: ein Saab 340 Cityliner.

Insgesamt führten wir 1994 83 316 Flüge durch (+9%) wodurch sich die offerierte Sitzplatzkapazität um 12% erhöhte. Dieses Mehrangebot wurde vom Markt weitgehend honoriert. Bei unverändertem Sitzladefaktor von 53% transportierte die Crossair 1994 im Linienverkehr 1,86 Mio. Passagiere (+13%).



Der Anteil des Berufs- und Geschäftsflugverkehrs bewegt sich seit Jahren zwischen 75 und 80 Prozent. Er ist aber starken saisonal bedingten Schwankungen unterworfen, welche wir während der Ferienmonate an Wochenenden erfolgreich mit Ferienflugaktivitäten ausgleichen. Das Anbieten von Charterflügen ist eine Tätigkeit, die den Berufs- und Geschäftsflugverkehr ideal ergänzt. Diese Synergie hat sich die Crossair im Berichtsjahr erfolgreich zunutze gemacht, konnten wir doch den Charterumsatz um 19% steigern.

Die Aufwandseite wurde im Betriebsjahr durch zusätzliche Kosten belastet, welche durch die früher als erwartet möglich gewordene Ablieferung der fünf Saab 2000 Concordino verursacht wurden. Insbesondere musste temporär zusätzliches fliegen-

des Personal eingestellt werden, um die Kapazitäten für die notwendigen Umschulungen bereitzustellen.

Insgesamt hat unser Ergebnisverbesserungsprogramm «Esperanza» dazu beigetragen, dass die Kosten nach wie vor unter Kontrolle sind.

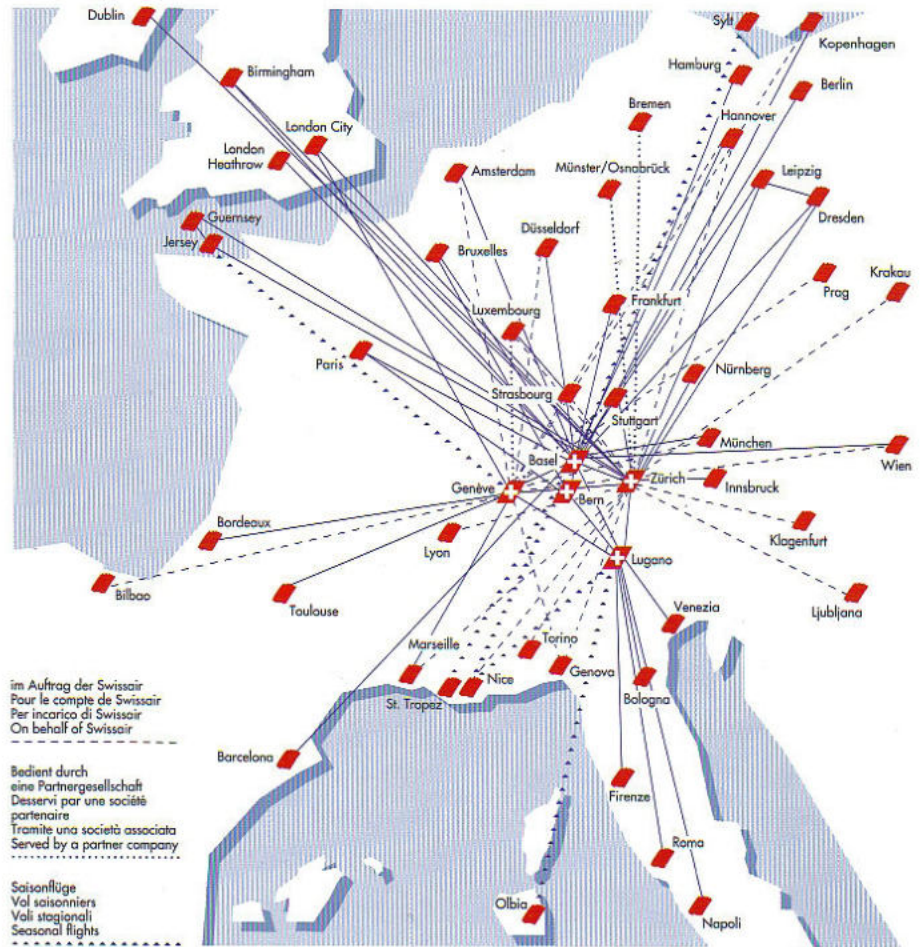
Das Streckennetz der Crossair umfasste Ende 1994 45 Destinationen in 14 europäischen Ländern. Für eine Regionalfluggesellschaft dokumentiert dies eine beachtliche strategische Marktpräsenz in Europa.

Im Berichtsjahr hat die Crossair das in Eigenregie betriebene Liniennetz stark ausgebaut und folgende neue Strecken in ihr Liniennetz aufgenommen:

- Basel–Kopenhagen
- Basel–Hannover
- Basel–Birmingham
- Basel–Nizza, nur Sommersaison
- Genf–London City
- Genf–Marseille
- Übernahme von der Swissair
- Genf–Toulouse
- Übernahme von der Swissair
- Genf–Jersey, nur Sommersaison
- Zürich–Dublin
- Zürich–Birmingham
- Übernahme von der Swissair
- Lugano–Olbia, nur Sommersaison

Den Linienverkehr nach Kopenhagen, unserer ersten Destination in Skandinavien, erachten wir als vielversprechend, weshalb auf dieser Strecke unser Flaggschiff Concordino eingesetzt wird. Dies gestattet uns, die Strecke in weniger als zwei Stunden zu bewältigen.

Mit der Strecke von Basel nach Hannover haben wir zwei der wichtigsten Messeplät-



im Auftrag der Swissair
 Pour le compte de Swissair
 Per incarico di Swissair
 On behalf of Swissair

Bedient durch eine Partnergesellschaft
 Desservi par une société partenaire
 Tramite una società associata
 Served by a partner company

Saisonflüge
 Voli stagionali
 Seasonal flights

ze Europas miteinander verbunden. Ferner haben wir das Angebot auf der Linie Basel–Paris (Charles de Gaulle) von bisher vier auf fünf Flüge täglich ausgebaut.

Ermutigt durch die erfolgreiche Einführung der Strecke von Zürich nach London City haben wir zum Winterflugplan 1994/95 die Verbindung zwischen Genf und London City aufgenommen. Mit dem heutigen Flugplan erreichen unsere Passagiere am Morgen von Genf aus als erste London – und dies nur 20 Taximinuten vom Bankenzentrum entfernt!

Von der Swissair hat die Crossair die Strecken Genf–Marseille und Genf–Toulouse übernommen und führt sie nunmehr in eigener wirtschaftlicher Verantwortung.

Die grüne Insel Irland erfreut sich als Ganzjahresferienziel für Golfspieler, Fischer, Reiter, Rad- und Bootsfahrer sowie Wanderer und andere Naturfreunde grosser Beliebtheit. Es erstaunt deshalb wenig, dass die seit Frühjahr 1994 täglich durchgeführten Flüge von Zürich nach Dublin mit dem Jumbolino von Beginn an gute Auslastungszahlen aufwiesen.



Um die Erschliessung des italienischen Marktes, insbesondere ab Lugano, offensiv aufzubauen, haben wir mit der italienischen Regionalluftverkehrsgesellschaft AirDolomiti einen weitreichenden Zusammenarbeitsvertrag unterschrieben. Darin ist unter anderem vorgesehen, dass wir die Strecken ab Lugano nach Venedig, Florenz und Rom als «Risk-sharing partners» gemeinsam betreiben und weiter ausbauen. Potentielle Folgeprojekte sind die Bedienung neuer Strecken ab Lugano nach Bologna, Neapel und Catania/Palermo. Dabei stellt die Crossair die Zu- und Abbringerverbindungen von Zürich, Basel, Bern und Genf nach Lugano sicher. Die Strategie dieses gemeinsamen Vorhabens liegt darin, Lugano zu einer sogenannten Mini-Um-

steigeplattform für Verbindungen zwischen der Schweiz und den italienischen Provinzen auszubauen; die Fluggäste sollen in Lugano ohne grossen Zeitverlust das Flugzeug wechseln können und nicht mit den Risiken eines Umsteigens in den Flughäfen von Mailand oder Rom konfrontiert sein.

Leider mussten wir die Linienflüge Zürich-Sion Ende Oktober trotz intensiver Bemühungen (auch der Walliser Behörden) einstellen. Es erwies sich in Ermangelung attraktiver Start- und Landzeiten («Slots») auf dem Flughafen Zürich als unmöglich, einen marktkonformen Flugplan anzubieten, weshalb die Nachfrage zwangsläufig unter den Erwartungen blei-

ben musste. Ausserdem darf der Flughafen Sion im Linienverkehr aus Sicherheitsgründen nur bei Tageslicht angeflogen werden, was die vom Passagier gewünschten Früh- und Spätkurse im Winter unmöglich macht.

Des weiteren mussten wir aus operationellen Gründen (Flugzeugumläufe) vorübergehend auf die Bedienung der Strecke Genf-Berlin verzichten. Wir wollen diese aber so bald wie möglich wieder aufnehmen, sobald das entsprechende Fluggerät zur Verfügung steht.

Der Saab 2000 Concordino wird inskünftig in zunehmendem Masse das Rückgrat der Crossair-Flotte bilden und zu unserem

Oben: Eröffnungsflug Genf-London City.

Oben rechts: Impressionen von den Veranstaltungen in Hannover und Dublin anlässlich der Streckenaufnahme.

eigentlichen Flaggschiff werden. Dieses typische Marktnischen-Flugzeug wird uns gegenüber der Konkurrenz Wettbewerbsvorteile verschaffen, indem wir auch längere Strecken mit geringerem Verkehrsaufkommen mit attraktiven Direktverbindungen bedienen können. Für den Geschäftsreisenden entfällt dadurch das stets mit Wartezeiten, Unsicherheiten und Stress belastete und daher wenig geschätzte Umsteigen auf Europas Grossflughäfen («Hubs»).

Mit seinen starken Triebwerken erreicht der Concordino nach dem Start auf Meereshöhe innerhalb von knapp acht Minuten eine Höhe von 6000 Metern und eine Reisegeschwindigkeit von fast 700 km/h. Er kommt damit nahe an die durchschnittliche Fluggeschwindigkeit der im europäischen Luftverkehr eingesetzten Düsenflugzeuge heran – und dies bei einem um rund 30 Prozent geringeren Treibstoffverbrauch. Für die Bewältigung der Strecke von Basel nach Paris braucht er zum Beispiel nur 2–3 Minuten länger, für jene von Zürich nach Birmingham nur 7–9 Minuten mehr als der mit Jet-Triebwerken bestückte Jumbolino. Vielversprechend sind auch seine Werte aus betriebswirtschaftlicher Sicht: Wir rechnen für die meisten Strecken, welche mit dem Saab 2000 Concordino geflogen werden, mit einer Nutzschwelle von deutlich unter 50% Auslastung.

Erfreulicherweise konnte der Flugbetrieb 1994 wie in den Vorjahren problemlos und ohne schwerwiegende Zwischenfälle abgewickelt werden.

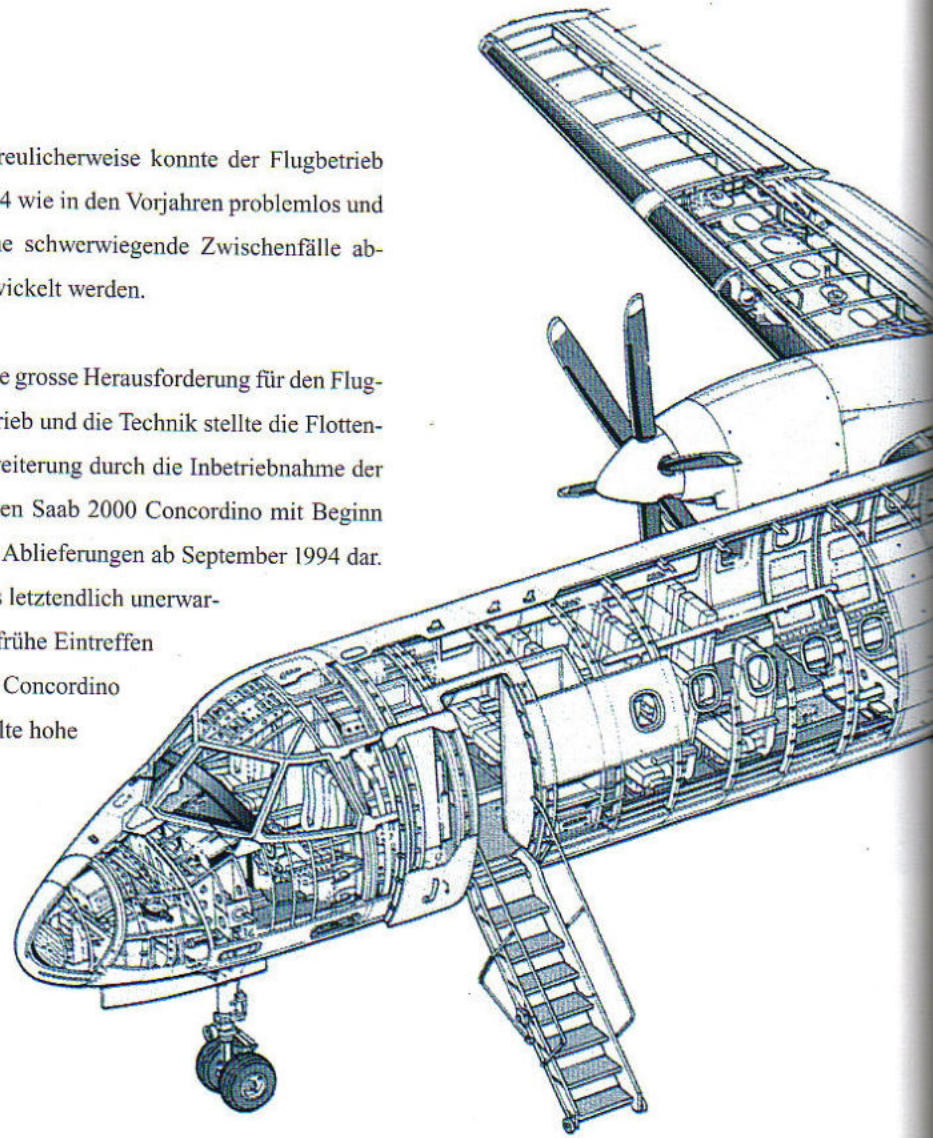
Eine grosse Herausforderung für den Flugbetrieb und die Technik stellte die Flottenerweiterung durch die Inbetriebnahme der ersten Saab 2000 Concordino mit Beginn der Ablieferungen ab September 1994 dar.

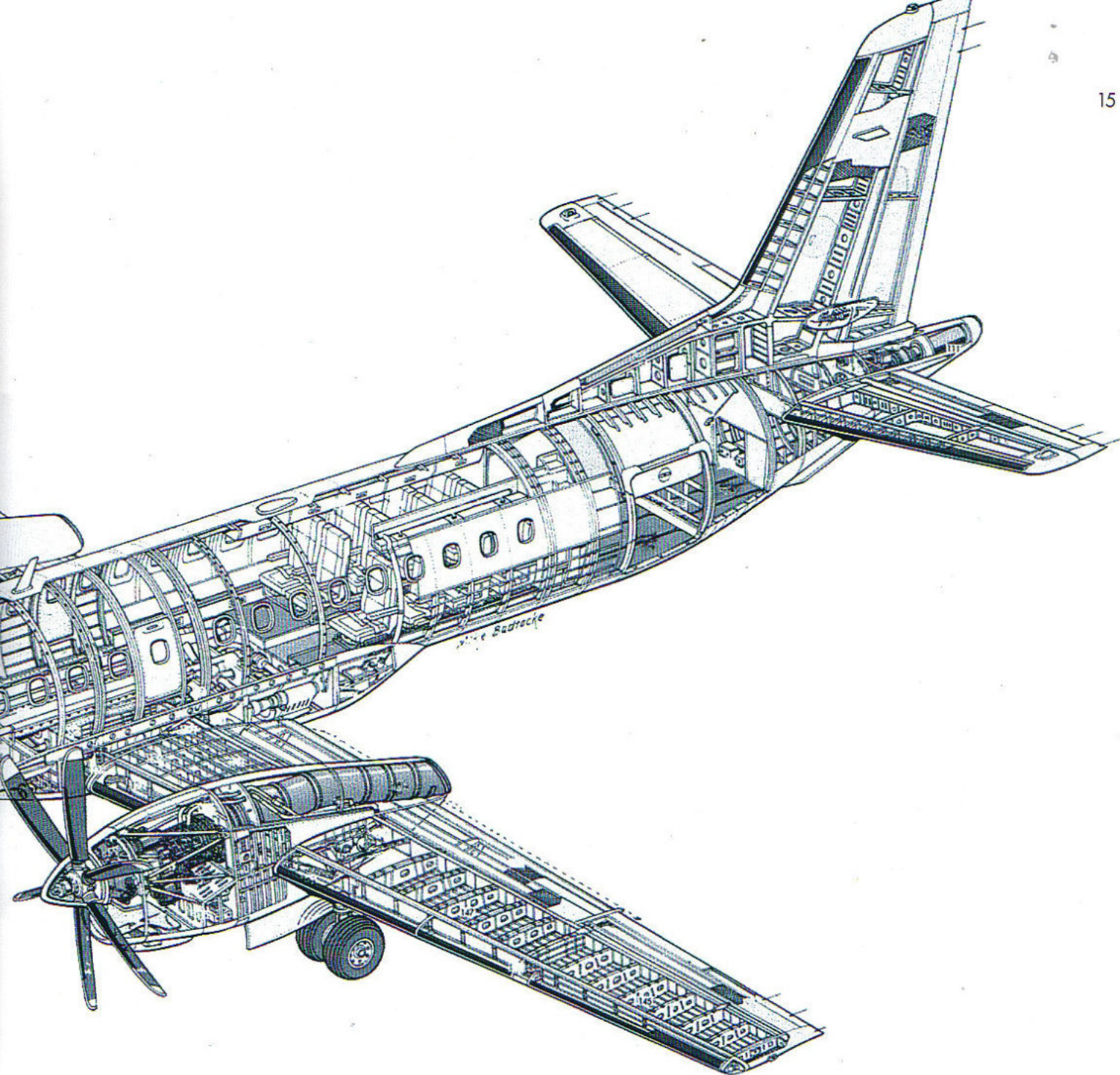
Das letztendlich unerwartet frühe Eintreffen des Concordino stellte hohe

Anforderungen an unsere logistischen Kapazitäten und an unsere Flexibilität.

Ursprünglich hätte der erste Saab 2000 Concordino im September 1993 ausgeliefert werden sollen. Zertifizierungsprobleme bewirkten dann jedoch eine Verspätung, weshalb wir realistischerweise nicht mit einer Auslieferung vor dem Frühjahr 1995 rechnen durften. Völlig überraschend erhielt das Flugzeug dann jedoch die Zertifizierung – mit einer modifizierten mechanischen Höhensteuerung – bereits im

Februar 1994. Obwohl dadurch die hohen Sicherheitsanforderungen der Behörden vollumfänglich erfüllt wurden, hat das Herstellerwerk Saab entschieden, die Steuerung des Höhenruders nachträglich voll elektronisch auszugestalten («Fly by wire»). Dadurch werden insbesondere die aerodynamischen Eigenschaften des Flugzeuges nochmals verbessert, was die Reisegeschwindigkeit leicht erhöht. Die ersten fünf an die Crossair abgelieferten Concordino, welche wir im Sinne einer Übergangslösung mit mechanischer Höhen-





steuerung akzeptierten, sollen nun im Laufe des Jahres 1995 auf die modernere Technologie umgerüstet werden.

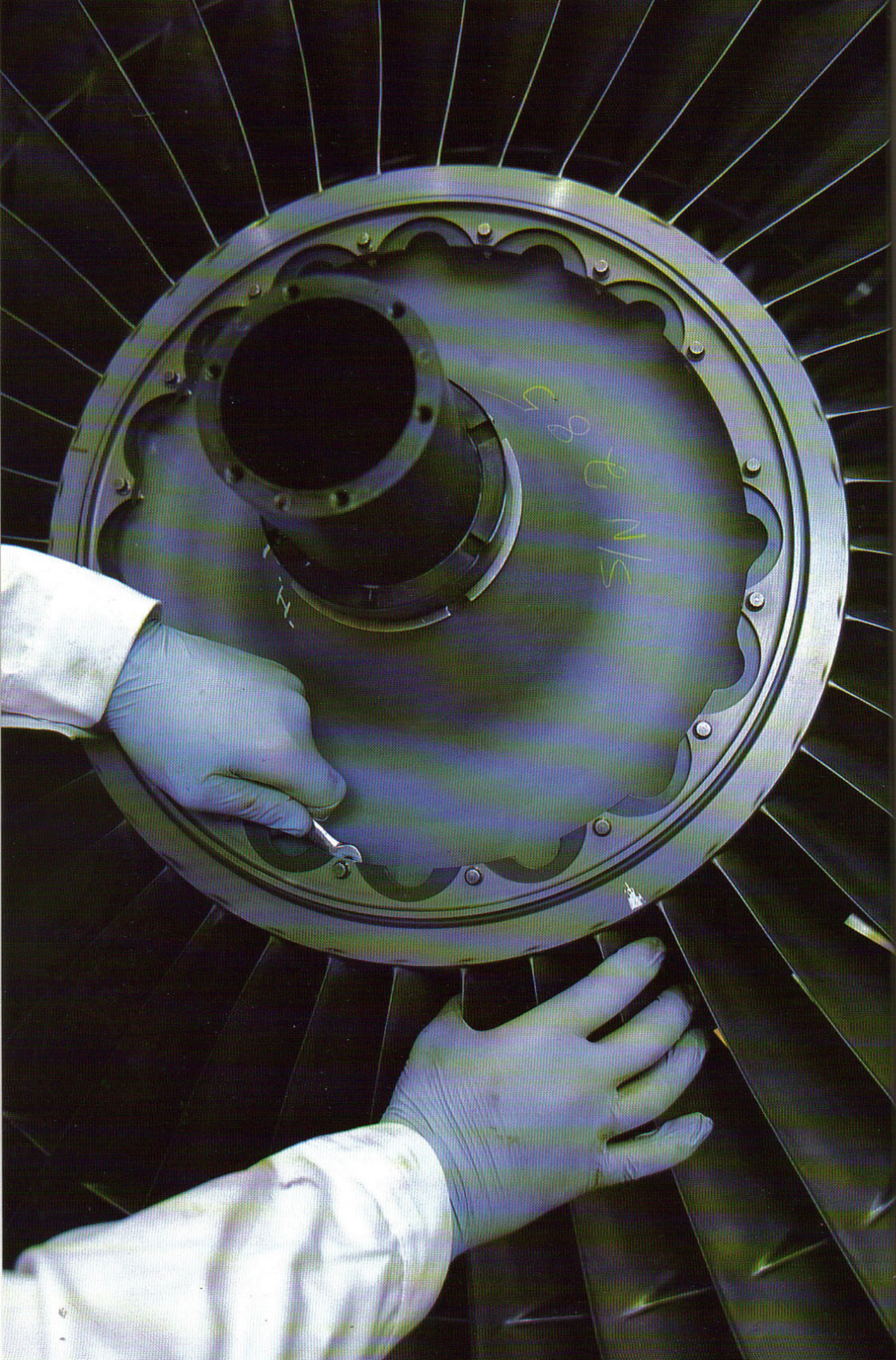
Mit Ausnahme des Geräuschpegels in der Kabine und der Vibrationen werden sämtliche vorgeschriebenen und vertraglich garantierten technischen Werte erfüllt oder übertroffen. Bezüglich des hochmodernen elektronischen Geräuschdämpfungssystems (es neutralisiert Schallwellen mit Gegenwellen) sind wir noch mit Softwareproblemen konfrontiert. Wir haben aber

«Röntgenzeichnung» des neuen Saab 2000 Concorcino.

volles Vertrauen, dass die Herstellerfirma Saab die im Kaufvertrag fixierten Werte bald erreichen wird.

Im Berichtsjahr konnte die Crossair in Basel ihr neues Triebwerk-Unterhaltszentrum eröffnen; es wurde im Beisein von Regierungsvertretern und Behörden, Umweltschutzorganisationen, Flughafenorganen, Nachbargemeinden sowie dem Triebwerk-Hersteller Allison in einer offiziellen Einweihungszeremonie gebührend gefeiert. Dank dem modernen, umweltfreundlichen

Triebwerk-Prüfstand, der allein mehr als 3 Mio. Franken kostete und über eine spezielle Schalldämmung verfügt, entfallen die meisten der bisher im Freien durchgeführten Standläufe. Diese Investition belegt das Bestreben, an unserem Standort in Basel ein guter Nachbar zu sein. Für die Wartung der hochtechnischen Flugaggregate steht uns damit ein hochmodernes Zentrum zur Verfügung.





Die Crossair beschäftigte Ende 1994 1420 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, das sind 9% oder 117 Mitarbeiter mehr als im Vorjahr. Das Wachstum beschränkt sich primär auf die Flugoperationen und die Technik.

Wenn die Crossair erneut auf ein gewinnbringendes Jahr zurückblicken kann, dann verdankt sie dies in erster Linie ihren Kunden – und dieser Tatsache ist sich bei der Crossair jedermann bewusst.

Die regelmässigen Umfragen unter unseren Passagieren bestätigen eine erfreulich hohe Akzeptanz der Crossair im Markt – man kennt und schätzt unser Produkt und unsere Dienstleistungen.

Hinter diesen Leistungen aber stehen Menschen, die sich engagiert für ein gemeinsames Ziel einsetzen – unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Sie sind es, die mit persönlichem Einsatz die Bindung der Kunden an die Crossair herbeiführen. Wir sind denn auch überzeugt, dass ihr Einsatz und ihr Bekenntnis zu erfrischender Qualität unserem Unternehmen zu seinem Ruf als «Quality carrier» verholfen haben. Dieser Ruf wird auch in Zukunft einer unserer wichtigsten Trümpfe sein, weshalb wir ihm Sorge tragen wollen.

Der Verwaltungsrat dankt an dieser Stelle allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für ihren unermüdlichen, engagierten Einsatz.



Gegenüberliegende Seite: Arbeit am Triebwerk des Avro RJ85 Jumbolino.
Oben links: Das charmante Crossair-Lächeln.
Oben: Arbeiten am Triebwerk des Saab 340 Cityliner und am Hilfsenergieaggregat des Saab 2000 Concordino; Cockpit des Saab 2000 Concordino.



President & C.E.O.
Moritz Suter



Corporate Controlling
Dr. Jürgen Termin



Commercial & Finances
Thomas Hofmann



Technical & Operations
Fritz Grotz



Accounting & Administration
Marcel Klaus



Information Systems
Horst Salomon



Sales
Haas Maurer



Marketing
Josef Felder



Ticino & Southern Europe
Marco Ostini



Flight Operations
André Dose



Training
Paul Kurrus



Technical Department
Franz Meyer



An unserer wichtigsten Beteiligung, der schottischen Regionalfluggesellschaft Business Air, hat sich die Deutsche Lufthansa mit 38,4 Prozent beteiligt. Damit verfügen Crossair und Lufthansa über den gleichen Stimmenanteil. Für die Lufthansa ist dies eine strategische Beteiligung, indem sie die Business Air für die neue, wichtige Drehscheibe Manchester als innerenglischen Feinverteiler einsetzen will. Gegenwärtig operiert die Business Air noch in der Verlustzone, weil sie sich in einer starken Wachstums- und Restrukturierungsphase befindet. Wir gehen aber davon aus, dass sich das Unternehmen nach einer Konsolidierungsphase im kommenden Geschäftsjahr erholen wird. Ausserdem verfügt die Business Air über eine EU-Lizenz, was ihr im EU-Raum den uneingeschränkten Marktzutritt gewährt und Voraussetzung ist für eine optimale Entwicklung. Neben der intensiven Zusammenarbeit auf technisch-operationellem Gebiet könnte für die Crossair in Zukunft auch dieser Aspekt interessant werden. In der Bilanz haben wir diese Investition vorsorglicherweise aber auf 25 Prozent abgeschrieben.

Die übrigen Beteiligungen der Crossair arbeiteten, soweit sie nicht inaktiv waren, ausnahmslos in der Gewinnzone.



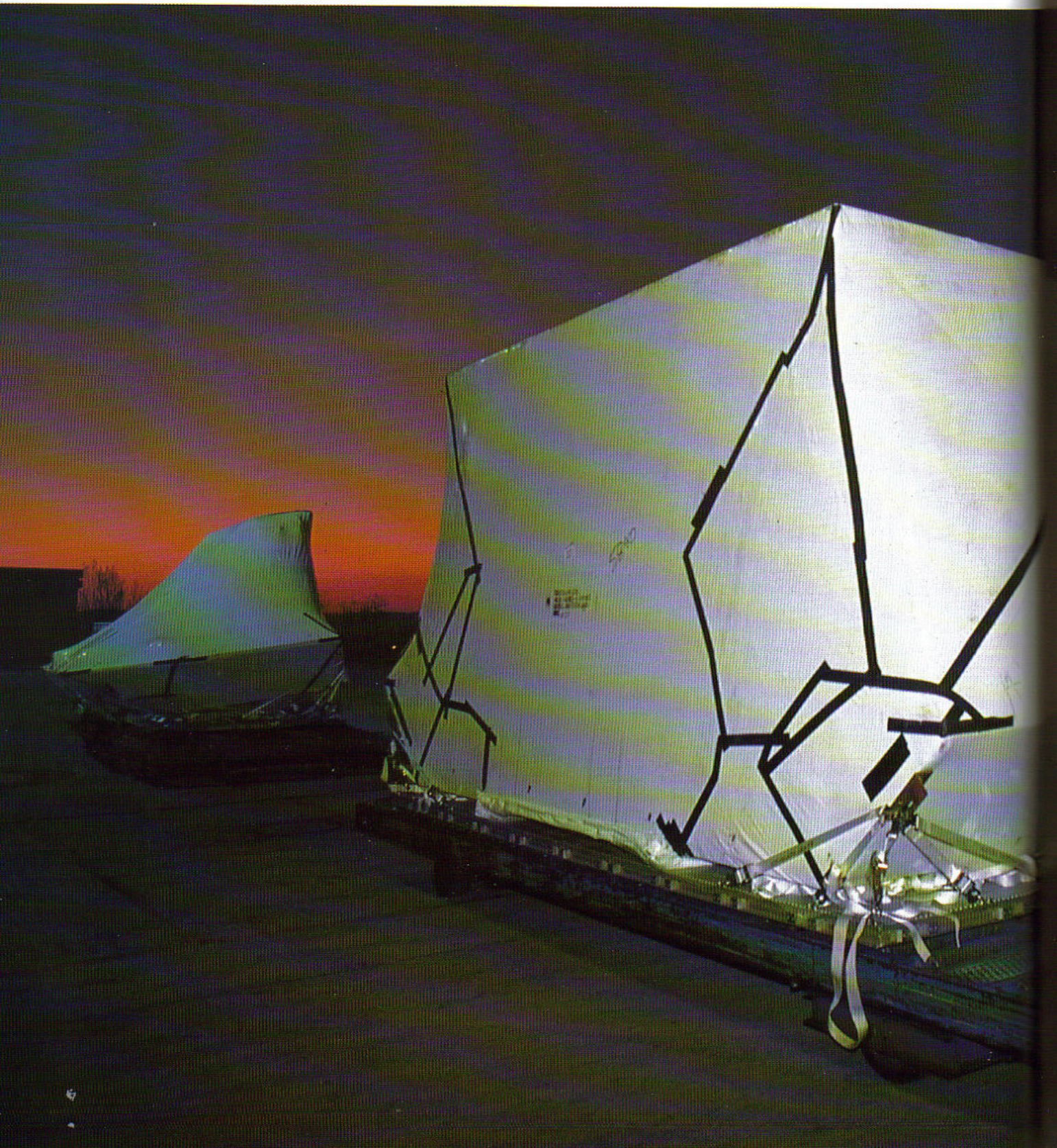
Der Umstand, dass Otto Loepfe, Präsident der Swissair Konzernleitung, das Präsidium des Verwaltungsrates übernommen hat und damit direkt in die Verantwortung der Crossair miteinbezogen wurde, hat dazu beigetragen, dass sich das gegenseitige Vertrauen und Verständnis zwischen den Gesellschaften weiter vertieft hat.

Auf dieser Basis wurden in den Verwaltungsräten der Swissair, der Crossair und der Balair/CTA Anfang März 1995 auf Antrag der Swissair-Konzernleitung folgende bedeutende strategische Entscheide gutgeheissen, welche für eine erfolgreiche gemeinsame Bewältigung der Zukunftsaufgaben von grosser Bedeutung sein werden:

1. Das Kurzstrecken-Chartergeschäft der Balair/CTA wird in die Crossair integriert. Das Langstreckenchartergeschäft der Balair/CTA wird in die Swissair eingegliedert.
2. Der Betrieb der Flugzeuge mit 100 Plätzen wird von der Swissair an die Crossair übertragen.

Mit diesen Vorhaben sollen Synergien im Swissair-Konzern noch konsequenter genutzt, Strukturen vereinfacht und die Effizienz in Verwaltung und Betrieb gesteigert werden. Dank der deutlichen Kostenvorteile kann die Crossair hiermit ihre starke Position innerhalb der Swissair-Gruppe weiter ausbauen.

Avro RJ85 Jumbolino am Flughafen Genf-Cointrin.



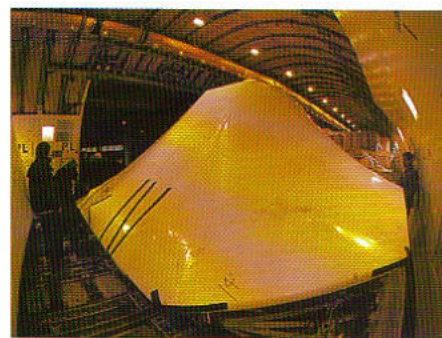


Für die Crossair bedeutet dieser Entscheid eine grosse unternehmerische und operationelle Herausforderung. Die Geschäftsleitung und die gesamte Belegschaft sind hochmotiviert, die ihr übertragene Aufgabe effizient und mit Erfolg umzusetzen.

Zum Zeitpunkt der Redaktion dieses Berichtes ist der Umsetzungsplan noch nicht abgeschlossen, weshalb nur vage Aussagen über die konkreten Auswirkungen gemacht werden können. Auf jeden Fall wird die Crossair in den kommenden zwei Jahren einen markanten Wachstumsschub durchlaufen.

Damit wir auch in Zukunft in der Lage sein werden, unsere Marktchancen konsequent wahrzunehmen, müssen wir alles daran setzen, die heutigen Erfolgsfaktoren der Crossair zu erhalten. Diese beinhalten ein im Markt anerkannt qualitativ hochstehendes Produkt, eine konkurrenzfähige Kostenstruktur und eine positiv gelebte Unternehmenskultur, welche sich überdurchschnittlich auf die Motivation der Mitarbeiter auswirkt.

Die verstärkte strategische Positionierung der Crossair in Europa sowie die Gewissheit, mit der Swissair auf den Rückhalt eines starken Partners zählen zu dürfen, sind weitere wichtige Voraussetzungen dafür, dass die Crossair voller positiver Erwartungen der Zukunft entgegensehen kann.



Blicke in die Zukunft der Crossair: Der – noch verpackte – Flugsimulator für den Saab 2000 Concordino (links und oben); unsere zukünftige Jet-Flotte (Mitte/unten). Folgende Doppelseite: «Alpenpyramide» der Crossair-Flotte, Saab 2000 Concordino, Saab 340 Cityliner, Avro RJ85 Jumbolino.



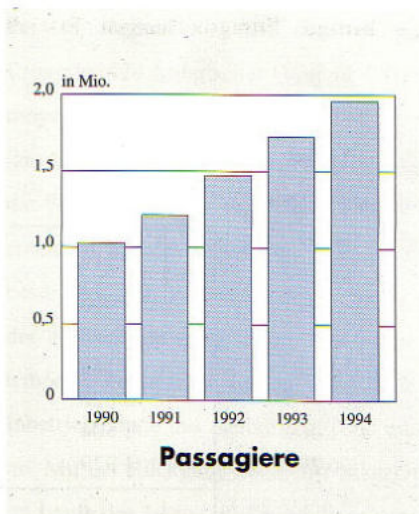
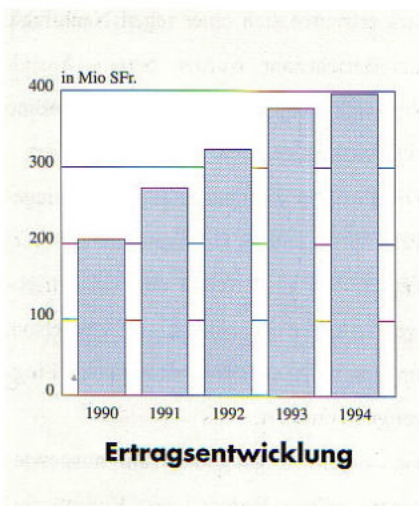


Erfolgsrechnung 1994

	Erläuterungen	1994 in SFr. 1000	1993 in SFr. 1000	Veränderung
Flugbetriebserträge				
Passagen	1	325 236	287 686	13%
Charter	2	22 444	18 801	19%
Fracht, Post, Übergepäck	3	3 818	2 312	65%
Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe	4	21 361	26 078	-18%
Übrige Erträge	5	17 499	29 130	-40%
Finanzerträge	6	2 146	9 855	-
Total Ertrag		392 504	373 862	5%
Personalaufwand	7	97 069	87 604	11%
Techn. Material- und Überholungsaufwand	8	44 859	43 556	3%
Treibstoff	9	21 574	23 033	- 6%
Miete und Leasing für Flugzeuge	10	12 553	10 523	19%
Bodenorganisations- Fremdaufwand	11	64 766	57 490	13%
Passagieraufwand	12	36 838	34 116	8%
Provisionen	13	20 231	18 227	11%
Versicherungen	14	2 522	1 472	71%
Liegenschaftsaufwand	15	4 173	3 781	10%
Betriebs-, Verwaltungs- und Werbeaufwand	16	19 079	19 883	- 4%
Finanzaufwand	17	11 161	12 156	- 8%
Steuern	18	1 600	1 139	40%
Total Aufwand vor Abschreibungen		336 425	312 980	7%
Ordentliches Ergebnis vor Abschreibungen		56 079	60 882	- 8%
Ausserordentlicher Aufwand	19	4 870	4 156	17%
Ausserordentlicher Ertrag	20	3 647	4 861	-25%
Unternehmerischer Cash-flow		54 856	61 587	-11%
Abschreibungen	21	38 713	37 487	3%
Unternehmensergebnis		16 143	24 100	-33%

Allgemeines

Der ordentliche Ertrag des Geschäftsjahres 1994 erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 18,6 Mio. Franken respektive 5%. Dabei wurde im reinen Kerngeschäft (Flugbetriebsserträge) der Umsatz um 14% gesteigert. Bei den restlichen Ertragskomponenten, bei denen die Vorjahreswerte nicht mehr erreicht werden konnten, hatte es sich vorwiegend um Finanzerträge und Leasingkommissionen gehandelt. Der unternehmerische Cash-flow beträgt 54,9 Mio. Franken, das Unternehmensergebnis 16,1 Mio. Franken. Der Fremdwährungseinfluss durch den starken Schweizer Franken ist je nach Position unterschiedlich. Hielt sich der Währungsverlust auf der Ertragsseite, hauptsächlich im Bereich Passagen, in Grenzen (vor allem Verkäufe in Schweizerfranken), so mussten doch beträchtliche Revaluationsverluste von Fremdwährungsguthaben verbucht werden. Andererseits haben sich auf der Aufwandsseite, so z.B. beim Treibstoff, durch den schwachen Dollar durchaus auch positive Aspekte ergeben.



no zur Flotte. Die Anzahl der beförderten Linien-Passagiere nahm gegenüber Vorjahr um 12,7% auf 1,87 Millionen zu. Trotz der Einführung des Saab 2000 Concordino und der Bedienung neuer Strecken konnte der Vorjahres-Sitzladefaktor von 53% beibehalten werden. Der durchschnittliche Ertrag pro Passagier entwickelte sich wie im Vorjahr je nach Destination unterschiedlich, über sämtliche Strecken betrachtet

konnte er jedoch auf Vorjahresniveau gehalten werden.

2 Charter (+19%)

Der Charterverkehr erzielte ein ausgezeichnetes Ergebnis. Mit einem Wachstum von 19% überflügelte er selbst den sehr guten Umsatz des bisherigen Rekordjahres 1992. Durch die optimale Bewirtschaftung des Flugzeugparkes war es möglich, die Charterproduktion (Anzahl Flüge) um 13% zu steigern. Zum Einsatz kamen hauptsächlich die Avro RJ85 Jumbolino und Saab 340 Cityliner.

3 Fracht, Post, Übergepäck (+65%)

Die Fracht-, Post- und Übergepäckertträge erhöhten sich deutlich um 1,5 Mio. Franken. Vor allem neu aufgenommene Strecken zeigten ein gutes Frachtaufkommen. Dazu kam ein Ausbau der Spezialsendungen (Valoren/Expresspost), deren Erträge pro Kilogramm erheblich über dem Durchschnitt liegen. Einmal mehr hat es sich gezeigt, dass sich die Spezialisierung auf gewisse Frachtgüter bezahlt macht.

4 Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe (-18%)

Die Fremdwartung musste einen Umsatzrückgang von 4,7 Mio. Franken hinnehmen. Der Hauptgrund für diese Entwick-

Erträge

1 Passagen (+13%)

Im Berichtsjahr konnte die Anzahl der Flüge (+6471) wie auch der Flugstunden (+5854) erneut gesteigert werden. Zum einen erhöhte sich die Produktivität, zum andern stiessen fünf Saab 2000 Concordi-

lung war die Entscheidung von Air Nelson (Neuseeland), die Wartung ihrer Flotte, welche bisher durch Crossair erfolgte, in Eigenregie zu übernehmen. Parallel dazu konnte dadurch aber das Ersatzteillager von Crossair redimensioniert werden. Nach wie vor wartet Crossair die Flugzeugtypen Saab 340A und 340B Cityliner sowie Avro RJ85 und BAe 146 Jumbolino selbst. Dazu kam mit der ersten Ablieferung der Saab 2000 Concordino die Wartung dieses neuen Flugzeugtyps. Crossair unterhält den ersten offiziellen Saab 2000 Wartungsbetrieb in Europa.

5 Übrige Erträge (-40%)

	1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
Leasing/Mietertrag	4 580	6 833
Schulung	4 060	3 068
Gewinne aus Veräusserungen von Anlagevermögen	1 099	7 168
Cross-Border-Lease-Kommissionen	0	8 628
Kommissionen	1 469	1 504
Andere Erträge	6 291	1 929
Total	17 499	29 130

Die Position Leasing/Mietertrag reduzierte sich durch die Übernahme der Wartung in Eigenregie durch Air Nelson (siehe Punkt 4), welche bislang durch Crossair durchgeführt wurde. Dadurch entfielen die entsprechenden Mieterträge für Ersatzteile (Rotables Pool).

Die angebotenen Schulungskurse und die Vermietung des Crossair Conference Cen-

ters erfreuten sich einer regen Nachfrage. Im Berichtsjahr wurden bereits Ausbildungserträge für den Saab 2000 Concordino für Drittkunden (Deutsche BA) realisiert.

Die Position «Veräusserung von Anlagevermögen» enthält Buchgewinne aus Verkäufen von Ersatzteilen und Ersatztriebwerken an die neuseeländische Air Nelson. Im Geschäftsjahr 1994 wurden keine Flugzeuge veräussert.

Für die im vergangenen Jahr ausgewiesenen «Cross-Border-Lease-Kommissionen» ergaben sich im Berichtsjahr keine gleichartigen Ertragsbuchungen. Erst ab

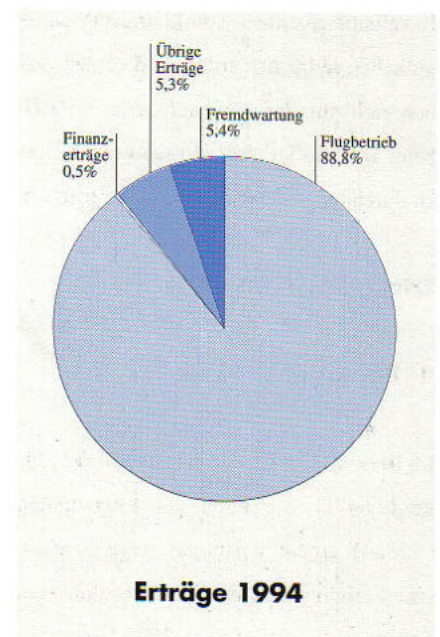
1995 können weitere, zur Zeit als Rückstellung bilanzierte Positionen, erfolgswirksam verbucht werden.

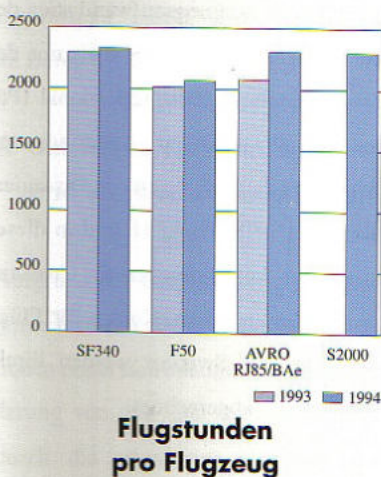
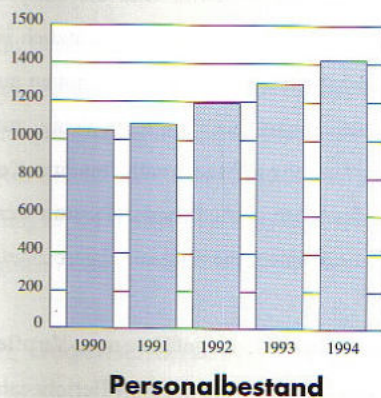
In den «Anderen Erträgen» wurden analog zum Vorjahr Umsätze aus Abfertigung, Verkauf von selbst entwickelter Software etc. zusammengefasst. Ausserdem sind darin von Saab Aircraft AB geleistete Kompensationzahlungen für Ertragsaus-

fälle durch die verspätete Ablieferung des Saab 2000 Concordino enthalten.

6 Finanzerträge

Die Erträge aus Finanztransaktionen bewegen sich mit 2,1 Mio. Franken deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die während des Geschäftsjahres erarbeiteten liquiden Mittel wurden vor allem für vertraglich fixierte Vorauszahlungen, zur Rückzahlung der Privatplatzierung (1990–1994, 22 Mio. Franken) sowie zur Tilgung von Bankkrediten benötigt (siehe auch Position 31/32). Im weiteren waren im Vorjahr die Erträge aus der Veräusserung von Aktien im Eigenbesitz enthalten.





Aufwand

7 Personalaufwand (+11%)

	1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
Löhne, Gehälter und übriger Personalaufwand	85 845	78 048
Aufwendungen für betriebliche Altersvorsorge, Sozialversicherungen und übriger Sozialaufwand	11 224	9 556
Total	97 069	87 604

Per 31. Dezember 1994 beschäftigte Crossair 1420 Mitarbeiter (Vorjahr 1303), umgerechnet in Vollzeitstellen 1284 (Vorjahr 1175). In den Löhnen und Gehältern ist die Personal-Gewinnbeteiligung für 1994 enthalten. Sie stellt einen nicht fixen Lohnbestandteil dar. Im weiteren erhöhte sich der Personalaufwand durch zusätzliche, temporär eingestellte Piloten infolge der Inbetriebnahme des Saab 2000 Concoridno. Mit der Rückgabe der fünf Fokker 50 im Laufe des Jahres 1995 wird diese kurzfristige Erhöhung der Anzahl Piloten wieder ausgeglichen. Die übrigen Erhöhungen ergaben sich durch oben erwähntes zusätzliches fest eingestelltes Personal und die Jahreslohnsprünge.

8 Technischer Material- und Überholungsaufwand (+3%)

Praktisch sämtliche in dieser Position enthaltenen Material-Aufwendungen sind von

der Anzahl der geleisteten Flugstunden respektive der durchgeführten Landungen abhängig. Darunter fallen Ersatzteile auf Austauschbasis wie auch Verbrauchsmaterial sowohl für die Crossair-eigene Flotte wie für fremde Flugzeuge, die durch Crossair gewartet werden. Bei einer Zunahme der Flugstunden und Flüge um jeweils 9% erhöhte sich der Technische Material- und Ueberholungsaufwand um lediglich 3%. Grund dafür war der Wegfall des Wartungsvertrages mit Air Nelson (siehe auch Position 4). Ausserdem beeinflusste der tiefe Dollarkurs das Resultat positiv.

9 Treibstoff (-6%)

Trotz einer Zunahme der Flugstunden um 9% reduzierte sich der Aufwand für Treibstoff um 6%. Nebst dem tiefen Dollar trug das neue Fuel-Einkaufskonzept (individuelle Crossair-Verträge mit Treibstoff-Gesellschaften auf kleineren Flughäfen) bei.

10 Miete und Leasing für Flugzeuge (+19%)

	1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
Miete	4 770	4 057
Leasing	7 783	6 466
Total	12 553	10 523

11 Bodenorganisations-Fremdaufwand (+13%)

	1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
Landegebühren	15 799	14 306
Handlinggebühren	34 843	30 934
Flugsicherung	14 124	12 250
Total	64 766	57 490

12 Passagieraufwand (+8%)

	1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
Service an Bord	18 391	17 597
Passagiertaxen	11 730	10 585
Computerreservierungssysteme	5 064	4 621
Übriger passagierabhängiger Aufwand	1 653	1 313
Total	36 838	34 116

Für die im Berichtsjahr zur Flotte gestossenen Saab 2000 Concordino wurde ein langfristiges Leasing abgeschlossen. Diese Transaktion beeinflusste den Leasingaufwand ab September 1994 (Position 10).

Die Zunahmen in Position 11 korrespondieren mit dem Anstieg der Anzahl der Flüge respektive der Flugstunden. Sowohl die Landegebühren wie auch die Flugsicherungsgebühren können von der Crossair

nur in beschränktem Mass beeinflusst werden. Massgebend dafür sind die entsprechenden Gebührentarife. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in diesen Positionen nur Aufwendungen im Zusammenhang mit Crossair-eigenen Flügen enthalten sind. Kosten für Flüge im Auftrag der Swissair werden direkt durch die Swissair abgerechnet.

Das im Juni 1993 eingeführte neue Verpflegungskonzept zeigte auch im Berichtsjahr seine Wirkung. Durch den individuellen Service, die grössere Flexibilität und einen reduzierten Entsorgungsaufwand stieg der Verpflegungsaufwand verglichen mit der Passagierzunahme unterproportional (Position 12). Die übrigen Aufwandsarten entwickelten sich analog zu den Passagierzahlen. Wie unter Punkt 11 sind in dieser Position nur Aufwendungen für Crossair-eigene Flüge enthalten. Kosten für Flüge im Auftrag der Swissair werden direkt durch Swissair abgerechnet.

13 Provisionen (+11%)

Der Provisionsaufwand entwickelte sich analog zum Volumen der durch Reiseagenturen verkauften Crossair-Tickets.

14 Versicherungen (+71%)

Im Berichtsjahr ergaben sich in der gesamten Airline-Branche starke Prämien erhöhungen bei der Flugzeugkaskoversicherung. Ausserdem wurde eine Triebwerk-Versicherung für die Avro RJ85 Jumbolino-Flotte abgeschlossen.

15 Liegenschaftsaufwand (+10%)

Durch die Inbetriebnahme des neuen Triebwerk-Wartungszentrums ergaben sich im Berichtsjahr zusätzliche Aufwendungen im Bereich Liegenschaften.

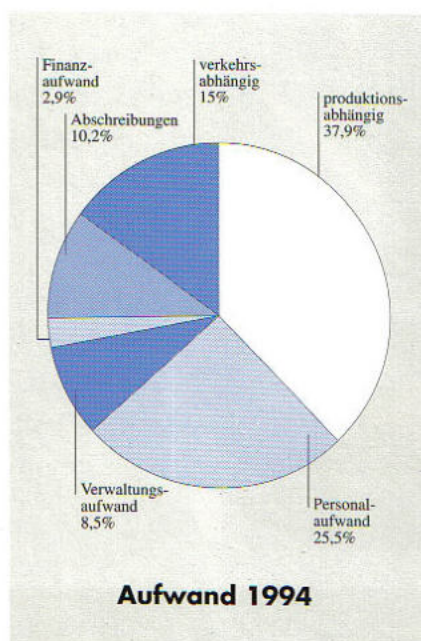
16 Betriebs-, Verwaltungs- und Werbeaufwand (-4%)

Aufgrund der Umgliederung des Debitorenverlustes in die einzelnen Ertragspositionen ergab sich buchmässig eine Verminderung von 4%. Die effektive Erhöhung durch die allgemeine Kostensteigerung und die Vergrösserung des Betriebes betrug 13%.

17 Finanzaufwand (-8%)

Die im letzten Jahr berichtete Reduktion der durchschnittlichen, gewichteten Passivzinsen von 7,3% (Dezember 1992) auf 5,3% (Dezember 1993) wirkte sich vollumfänglich während der gesamten Berichtsperiode aus. Zudem konnte durch die vollständige oder teilweise Rückzahlung

von diversen langfristigen Verbindlichkeiten, unter anderem der 7³/₄% Privatplatzierung 1990-1994, der Fremdkapitalanteil deutlich reduziert werden.



18 Steuern (+40%)

Für die Ertrags- und Kapitalsteuern des Geschäftsjahres wurde der Betrag von 1,6 Mio. Franken berücksichtigt.

19 Ausserordentlicher Aufwand (+17%)

In dieser Position ist die ausserordentliche Wertberichtigung von Business Air in der Höhe von 3,0 Mio. Franken (siehe Position 24) enthalten.

20 Ausserordentlicher Ertrag (-25%)

In den ausserordentlichen Erträgen befinden sich unter anderem Zahlungen aus Versicherungsleistungen, die das Vorjahr betreffen.

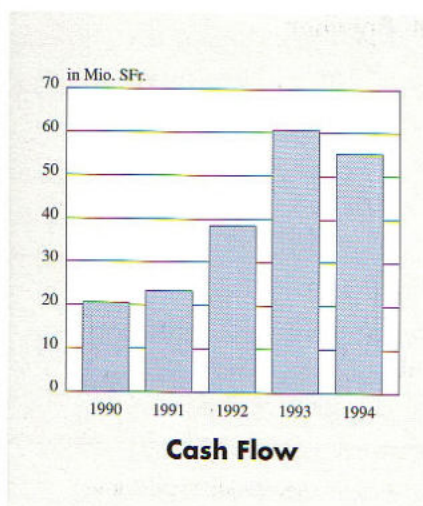
21 Abschreibungen (+3%)

Im Berichtsjahr ergaben sich nur marginale Veränderungen im Bereich der Anlagen. Unter anderem nahm das Triebwerk-Wartungszentrum seinen Betrieb auf, welches dadurch den Abschreibungsaufwand beeinflusste.

Bilanz per 31. Dezember 1994

(vor Gewinnverwendung)

	Erläuterungen	1994		1993	
		in SFr. 1000	%	in SFr. 1000	%
Aktiven					
Anlagevermögen					
Flugzeugpark	22	376 173	62%	410 799	65%
Sachanlagen	23	78 485	13%	72 858	11%
Beteiligungen	24	7 310	1%	4 765	1%
Vorauszahlungen	25	67 877	11%	69 947	11%
Total Anlagevermögen		529 845	87%	558 369	88%
Umlaufvermögen					
Materialbestände und Vorräte	26	17 131	3%	17 535	3%
Forderungen und transitorische Aktiven	27	53 866	9%	47 212	7%
Flüssige Mittel	28	6 457	1%	11 835	2%
Total Umlaufvermögen		77 454	13%	76 582	12%
Gesamtvermögen		607 299	100%	634 951	100%
Passiven					
Eigenkapital					
Aktienkapital	29	215 000	35%	215 000	34%
Gesetzliche Reserve	30	6 100	1%	5 620	1%
Gewinn-/Verlustvortrag		1 514	0%	-15 296	-3%
Jahresgewinn		16 143	3%	24 100	4%
Total Eigenkapital		238 757	39%	229 424	36%
Fremdkapital					
Langfristiges Fremdkapital					
Anleihen	31	15 000	2%	37 000	6%
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen	32	279 524	46%	296 810	47%
Kurzfristiges Fremdkapital					
Kurzfristige Kredite	33	0	0%	2 145	0%
Kreditoren und transitorische Passiven	34	56 032	9%	56 119	9%
Offene Transportdokumente	35	17 986	3%	13 453	2%
Total Fremdkapital		368 542	61%	405 527	64%
Gesamtkapital		607 299	100%	634 951	100%
Versicherungswerte		867 715		871 788	



Aktiven

Allgemeines

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig verändert (-4,4%). Das kurzfristige Fremdkapital war 1994 zu 105% (Vorjahr 107%) durch das Umlaufvermögen gedeckt. Die ordentlichen Abschreibungen auf der Flotte betragen im Geschäftsjahr 24,9 Mio. Franken. Der Buchwert entspricht 60,3 % der ursprünglichen Anschaffungswerte. Das Durchschnittsalter der Flotte beträgt 4,5 Jahre. Innerhalb der Flotte ergaben sich ausser der Aktivierung von Modifikationen keine Veränderungen. Die ab September 1994 zur Flotte gestossenen Saab 2000 Concordino befinden sich im langfristigen Lease und sind nicht bilanziert. Die entsprechenden Crossair-spezifischen Einbauten hingegen wurden aktiviert. Mit der Inbetriebnahme der ersten fünf Saab 2000 Concordino erfolgte parallel dazu eine

22 Flugzeugpark

	1994 (in SFr. 1000)		1993 (in SFr. 1000)	
Flugzeuge	545 850		545 375	
kumulative Abschreibungen	-216 440	329 410	-185 227	360 148
Einbauten in geleasten Flugzeugen	16 190		12 034	
kumulative Abschreibungen	-13 621	2 569	-4 425	7 609
Flugzeugwechselteile	105 707		95 082	
kumulative Abschreibungen	-61 513	44 194	-52 040	43 042
Total		376 173		410 799

23 Sachanlagen

	1994 (in SFr. 1000)		1993 (in SFr. 1000)	
Immobilien	74 550		66 001	
kumulative Abschreibungen	-10 338	64 212	-8 504	57 497
Mobilien und Einrichtungen	36 093		34 149	
kumulative Abschreibungen	-21 820	14 273	-18 788	15 361
Total		78 485		72 858

Aufstockung der Bestände für Flugzeugwechselteile. Demgegenüber erfolgte eine Reduktion der Ersatzteile für den Saab 340 Cityliner durch den Verkauf an Air Nelson.

Im Geschäftsjahr 1994 erfolgte die Aktivierung des Triebwerk-Wartungszentrums mit den entsprechenden Einrichtungen.

24 Beteiligungen

Im Berichtsjahr ergab sich eine Veränderung bei unserer Tochtergesellschaft Busi-

ness Air in Schottland. Das Aktienkapital dieser Gesellschaft wurde von 4 Mio. £ auf 10 Mio. £ erhöht, wovon Crossair nach Kapitalerhöhung einen Anteil von 38,4% hält. Die Lufthansa ist mit dem gleichen Anteil wie Crossair an der Business Air beteiligt. Gleichzeitig mit der Kapitalerhöhung wurde unter Anwendung des Vorsichtsprinzipes eine Wertberichtigung von 3,0 Mio. Franken zu Lasten der laufenden Rechnung vorgenommen. (siehe auch Position 19).

25 Vorauszahlungen

In dieser Position sind die Vorauszahlungen für die weiteren Saab 2000 Concor-dino, den Saab 2000 Simulator sowie für weitere Projekte enthalten. Ausserdem beinhaltet sie die vorausbezahlte Gebäude-miete an den EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg.

26 Materialbestände und Vorräte

Der Bestand an Material und Vorräten (Verbrauchsmaterial) konnte gegenüber Vorjahr leicht reduziert werden.

27 Forderungen und transitorische Aktiven

	1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
Forderungen gegenüber Fluggesell-schaften, Kunden, Agenten und andere Guthaben Dritte	26 237	25 121
Forderungen gegenüber nahe-stehenden Gesellschaften und Aktionären	22 643	15 589
Transitorische Aktiven	4 986	6 502
Total	53 866	47 212

Die auf den obigen Positionen notwendi-gen Wertberichtigungen wurden von den Aktiven direkt in Abzug gebracht.

28 Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel belaufen sich per 31.12.94 auf 6,5 Mio. Franken.

Passiven**29 Aktienkapital**

Das Aktienkapital setzt sich wie folgt zu-sammen:

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	

30 Gesetzliche Reserve

Durch die gesetzliche Zuweisung von SFr. 480 000 aufgrund des Vorjahres-Bilanzge-winnes beläuft sich die Gesetzliche Reser-ve per 31.12.1994 auf 6,1 Mio. SFr.

31 Anleihen

3¼% Optionsanleihe
1986-10.1.1996
7¼% Privatplatzierung
1990-12.9.1994

32 Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen

Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen gegenüber Dritten
Langfristige Kredite und übrige Verpflichtungen gegenüber nahe-stehenden Gesellschaften und Aktionären

Total

33 Kurzfristige Kredite

Alle im Kalenderjahr 1995 fällig werden-den Kredite sind durch Refinanzierungszu-

34 Kreditoren und transitorische Passiven

Kreditoren gegenüber Dritten
Kreditoren gegenüber nahestehenden Gesellschaften und Aktionären
Transitorische Passiven

Total

1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
15 000	15 000
0	22 000

1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
277 469	291 338
2 055	5 472
279 524	296 810

sagen oder durch Flugzeug-Rückgabeoptionen abgedeckt.

1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
27 302	24 692
3 974	3 640
24 756	27 787
56 032	56 119

Im Berichtsjahr wurde die fällige Privatplatzierung über 22 Mio. SFr. zurückbezahlt. Die Marchzinsen für die Optionsanleihe 1986–1996 wurden unter den transitivischen 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.

35 Offene Transportdokumente

Darin enthalten sind sämtliche durch die Crossair verkauften Flugscheine, welche noch nicht benützt worden sind.

Die Rechnungslegung der Crossair erfolgt in Übereinstimmung mit der schweizerischen Gesetzgebung. Es liegen ihr ursprüngliche Beschaffungswerte zugrunde. Das Geschäftsjahr stimmt mit dem Kalenderjahr überein.

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 31.12.1994 beläuft

sich auf total 259,0 Mio. Franken. Dieser Betrag unterteilt sich folgendermassen:

	1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
Immobilien	60 755	54 795
Flugzeuge	198 198	211 342
Total	258 953	266 137

Bedeutende Aktionäre gemäss Art. 663 c OR

Swissair AG, Zürich: Stimmrechtsmässiger Anteil 62,2%.

Es bestehen keine weiteren nach Art. 663b OR ausweispflichtigen Sachverhalte.

Leasing-Verbindlichkeiten

Der Gesamtbetrag der nicht bilanzierten Leasing-Verbindlichkeiten per 31.12.1994 beträgt 67,0 Mio. Franken. Der Berechnung liegen die aktuellen Zinssätze zugrunde; diese werden laufend den Marktverhältnissen angepasst.

Brandversicherungswerte der Sachanlagen

	1994 (in SFr. 1000)	1993 (in SFr. 1000)
Immobilien	81 282	74 489
Mobilien	38 850	32 749
Flugzeuge	651 050	681 236
Flugzeug-Wechselteile	96 533	83 314
Total	867 715	871 788

Verbindlichkeiten gegenüber der Personalvorsorgestiftung

Das Kontokorrent mit der Personalvorsorgestiftung der Crossair weist einen Saldo von SFr. 1 048 273 zugunsten der Stiftung aus.

Anleihenobligationen

3¼% Optionsanleihe 1986–10.1.1996
SFr. 15 000 000

Beteiligungen

Name	Nominelles 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	£ 10 000 000	38,4%
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 1994 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 K. Stalder
Dipl. Bücherexperte Dipl. Bücherexperte
Leitende Revisoren

Zürich, 28. Februar 1995

Der Verwaltungsrat stellt der ordentlichen Generalversammlung vom 30. Juni 1995 die folgenden Anträge:

1. Genehmigung des Jahresberichtes und der Jahresrechnung für das Geschäftsjahr 1994.

2. Entlastung der Organe der Verwaltung für das Geschäftsjahr 1994.

3. Verwendung des verfügbaren Bilanzgewinnes von
wie folgt:

	SFr.
Zuweisung an die gesetzliche Reserve	850 000
Dividende von brutto 4% auf das Aktienkapital von 215 Mio.	8 600 000
Dividende für 120 000 Genussscheine von Fr. 4.- je Genussschein	480 000
Vortrag auf neue Rechnung	<u>7 727 200</u>
	<u>17 657 200</u>



Verkehrsleistungen	1994	1993	1992	1991	1990
Anzahl Etappenflüge	83 316	76 408	67 832	63 405	57 644
davon Linienflüge	79 413	72 942	63 720	58 676	54 499
davon Charterflüge und andere	3 903	3 466	4 112	4 729	3 145
Anzahl Flugstunden	77 399	70 811	63 961	59 337	52 134
davon Linienflüge	72 254	66 400	58 102	52 963	49 159
davon Charterflüge und andere	5 145	2 369	5 859	6 374	2 975
Beförderte Etappenpassagiere	1 974 185	1 740 735	1 432 279	1 247 015	1 076 591
davon Linienpassagiere	1 864 093	1 653 905	1 335 484	1 148 671	1 040 110
davon Charterpassagiere und andere	110 092	86 830	96 795	98 344	36 481
Angebote Sitzplätze (Linienverkehr)	3 505 434	3 143 655	2 634 824	2 333 925	1 962 472
Durchschnittliche Sitzplatzbelegung (Linienverkehr)	53%	53%	51%	49%	53%
Beförderte Fracht und Post (kg)	2 299 508	1 874 971	2 156 480	2 015 657	2 080 170
Personalbestand					
Total Mitarbeiter	1 420	1 303	1 187	1 073	1 052
Umgerechnet in Vollzeitstellen	1 284	1 175	1 087	1 000	968

Ertrag und Aufwand (in SFr. 1000)	1994	1993	1992	1991	1990
Passagen	325 236	287 686	244 439	205 672	166 884
Charter	22 444	18 801	20 458	16 297	5 138
Fracht, Post, Übergepäck	3 818	2 312	2 417	1 878	2 162
Fremdwartung und Ersatzteilverkäufe	21 361	26 078	21 992	19 883	10 245
Andere Erträge	23 292	43 846	37 870	29 598	27 077
Total Ertrag	396 151	378 723	327 176	273 328	211 506
Total Aufwand vor Abschreibungen	-341 295	-317 136	-289 027	-249 594	-189 796
Unternehmerischer Cash-flow	54 856	61 587	38 149	23 734	21 710
Abschreibungen und Wertberichtigungen	-38 713	-37 487	-37 015	-35 199	-28 681
Erfolg	16 143	24 100	1 134	-11 465	-6 971
Bilanz per 31.12. vor Ergebnisverwendung (in SFr. 1000)					
Aktiven					
Anlagevermögen	529 845	558 369	510 305	534 891	494 791
Umlaufvermögen	77 454	76 582	107 763	67 545	56 733
Passiven					
Eigenkapital	221 100	220 620	225 425	220 620	220 620
Fremdkapital	368 542	405 527	407 938	398 245	335 868
Bilanzgewinn/-verlust	17 657	8 804	-15 295	-16 429	-4 964
Bilanzsumme	607 299	634 951	618 068	602 436	551 524
Dividendenantrag	4%	3%	-	-	-



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